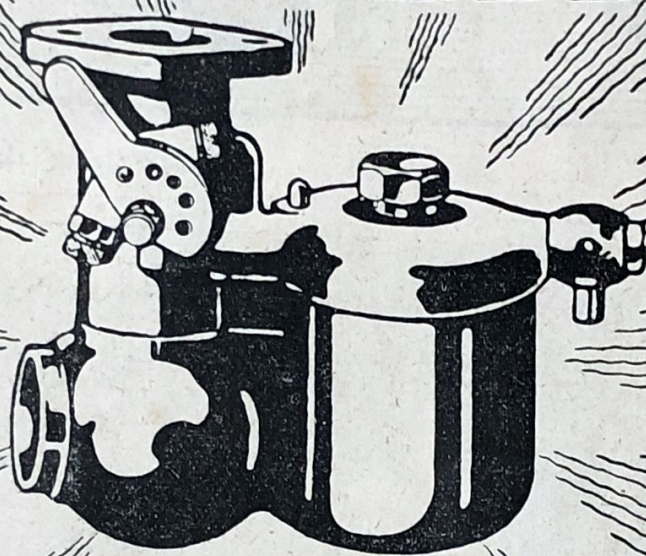
ANNO XXXVII - N. 2 COPIE 185.000 FEBBRAIO 1931 - ANNO IX

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

Qualunque sia
la marca della vostra vettura
italiana od estera
SOLEX
si monta su TUTTI i motori
anima i giovani
rianima i vecchi
S.ta A.ma Italiana SOLEX
Via Nizza 133 - TORINO

MAVERI
Sono contenti
coloro che hanno il
riscaldamento "Ideal-Classic"
Sono contenti perchè regolano il calore a piacere, perchè hanno l'acqua calda sempre pronta per il bagno e gli altri usi, perchè l'igiene e la salute regnano nella loro casa.
S'invia gratis l'Opuscolo «A» illustr. con spiegazioni.
Società Nazionale dei Radiatori
Casella Post. 930 - MILANO - Via Ampère 102
Telefono 286408

ALI NEL CIELO

GLI ARDITI DELL'AERONAUTICA.

Mentre andiamo in macchina apprendiamo che il magnifico stormo di Italo Balbo ha varcato l'Oceano.

Quando questa Rivista giungerà ai suoi lettori, essi sapranno molto più di quello che a noi sia dato ora sapere, cosicchè riteniamo superfluo indugiarci sugli accorgimenti tecnici della preparazione, sullo svolgimento dei fatti, sui frutti materiali e morali che il nostro Paese potrà ritrarne. Le nostre parole giungerebbero ritardate e forse incomplete, a gente adusata alla rapida informazione della radio e delle rotative.

Ma quel che non dobbiamo nè vogliamo tacere è la nostra esultanza per il meraviglioso trionfo, è il nostro orgoglio di Italiani per questa nuova prova di audacia, di sicurezza, di efficienza tecnica e morale, che volatori e macchine d'Italia hanno dato in cospetto del mondo. Non più l'audacia individuale, che ebbe in De Pinedo, in Ferrarin e in Del Prete i suoi campioni indimenticabili, ma la disciplinata, meditata, armonica impresa collettiva: non più l'ala solitaria incalzata da un disperato eroismo, ma lo stormo d'ali che una mente calma e consapevole guida, e saldi muscoli governano in perfetta concordanza di sentimenti e di opere.

Ancora una volta l'Atlantico ha avuto il suggello della nostra gloria: dalle caravelle di Colombo ai trimotori di Balbo, è sempre l'Italia, audace, geniale e generosa, che vince l'immensità oceanica e apre nuove vie alla fortuna di tutti.

Ma questa volta, certo, anche alla propria fortuna. Perchè Chi guida le sorti della Nazione, e tende gli spiriti e i congegni a così alte méte, ha mente quadrata e fattiva, e sa ben conciliare i trionfi ideali con le esigenze della nostra prosperità.

All'esultanza di tutto il popolo si associa la nostra esultanza, materiata di vivo orgoglio per il presente, di fidente attesa per l'avvenire. Evviva l'Italia!

SCAMBIO DI TELEGRAMMI
TRA IL PRESIDENTE DEL TOURING E LE L. L. E. E. BALBO E RICCARDI.

Appena giunta la notizia del felice esito della impresa transatlantica, il Presidente del Touring si è affrettato ad esprimere a S. E. Balbo e al Sottosegretario all'Aeronautica S. E. Riccardi i sentimenti di felicitazione del nostro Sodalizio. Ecco i telegrammi scambiati:

S. E. Balbo - Porto Natal.

Il Touring Club Italiano partecipa all'entusiasmo della Nazione auspicando dall'eroica impresa nuovi trionfi all'Aeronautica nuove fortune all'Italia nostra.

Bognetti, Presidente.

Comm. Giovanni Bognetti
Presidente Touring Club Italiano – Milano.

Mi è giunto assai gradito il telegramma di felicitazioni che Ella mi ha inviato a nome del Touring Club d'Italia e vivamente la ringrazio del cortese pensiero. Cordiali saluti.

Balbo.

Sua Eccellenza Riccardi
Sottosegretario Aeronautica – Roma.

Il Touring Club Italiano ripete a codesto Ministero e particolarmente all'Eccellenza Vostra i sensi di letizia e di orgoglio che manifestò all'eroico Comandante della più grande impresa aeronautica. Ossequi.

Bognetti, Presidente.

Bognetti Presidente Touring Club Italiano – Milano.

La R. Aeronautica ringrazia vivamente il Touring Club Italiano per le graditissime espressioni con le quali ha voluto unirsi al suo giubilo per la conquista della più ardua vittoria.

Segretario di Stato all'Aeronautica: Riccardi.

Confronti significativi.

Un influente membro del Consiglio dell'Aria Britannico ha espresso al corrispondente londinese del *Corriere della Sera* il seguente interessante giudizio sulla trasvolata atlantica compiuta dallo stormo italiano al comando di S. E. Italo Balbo:

« L'aviazione italiana è riuscita a far passare al di là dell'Atlantico in sole diciassette ore un numero di apparecchi superiore al totale di tutti gli apparecchi che in questi ultimi dieci anni hanno volato dalla costa dell'Africa a quella del Brasile. In dieci anni l'elenco dei valorosi aviatori caduti nel compimento della difficile impresa comprende più di settanta nomi, tra cui si trovano quelli dei più noti campioni dell'aviazione mondiale. Il martirologio dell'Atlantico eguaglia per vittime ed eroismi quello delle squallide zone polari. Ma mentre finora il numero dei caduti ha superato sempre quello dei piloti vittoriosi, l'aviazione italiana è riuscita d'un colpo a realizzare il miracolo del grande volo in formazione, chiudendo il bilancio delle gesta con un numero di vittime che, per quanto doloroso, è di gran lunga inferiore alla percentuale complessiva registrata in tutti gli altri tentativi individuali ».

La Borsa « Carlo Del Prete » per laureati in ingegneria aeronautica.

La Società Anonima Isotta Fraschini ha indetto un concorso per titoli per l'assegnazione di una borsa di studio di lire 6000, intitolata al Maggiore Carlo Del Prete, per il conseguimento della laurea di ingegneria aeronautica presso la R. Scuola di Ingegneria di Roma per l'anno accademico 1930-31. Al concorso sono ammessi coloro che abbiano già conseguito la laurea in ingegneria in qualunque scuola del Regno non anteriormente al 1° luglio 1925.

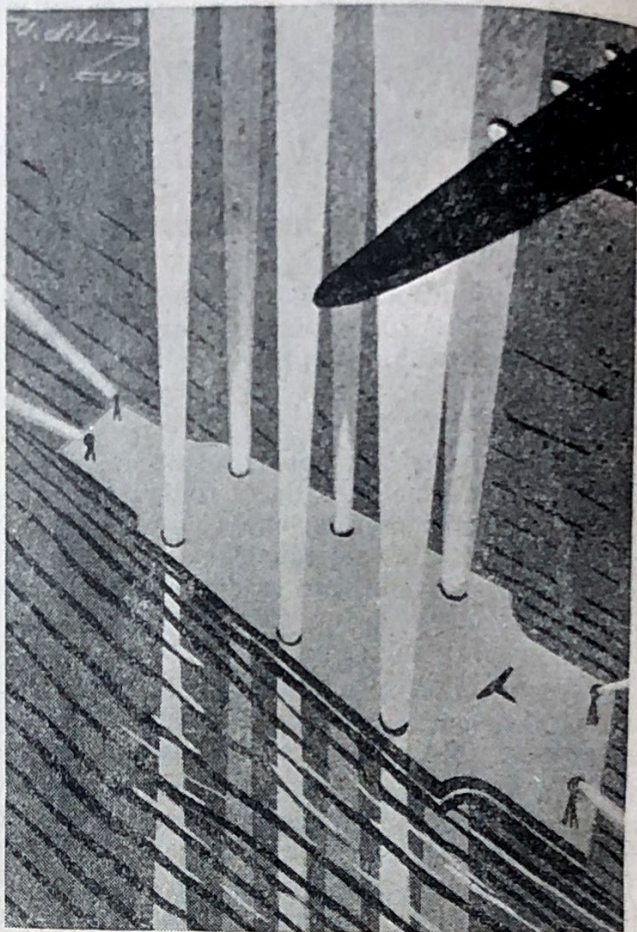
La domanda, corredata del certificato di cittadinanza italiana, dei titoli accademici, delle pubblicazioni a stampa, dei certificati, dei punti riportati negli studi superiori e negli esami di laurea e dei documenti comprovanti altri titoli scientifici o tecnici, dovrà pervenire non oltre il 24 dicembre 1930 alla predetta Società Isotta Fraschini, via Monte Rosa, 89, Milano.

Dietro domanda la Società invierà copia del relativo bando di concorso agli interessati.

Illuminazione dell'Aeroporto di Hannover.

Il campo d'aviazione di Hannover, importante punto di congiunzione di grandi linee aeree e che oggi già è toccato da tre linee notturne, è stato dotato di un impianto di illuminazione per il traffico notturno. L'impianto è composto di 28 tubi sistema Neon, a luce rossa, che limitano il campo in forma circolare; inoltre di due segnalatori della direzione del vento, a luce bleu, con funzionamento automatico.

Gli aerodromi nell'Atlantico.

A complemento delle notizie già date in questa stessa rubrica è possibile ora confermare che per il servizio aereo regolare tra gli

AERODROMI DELL'ATLANTICO.

Stati Uniti d'America e l'Europa saranno impiantati dieci aerodromi del tipo Armstrong, fra New York e Londra. Detti aerodromi, i quali prenderanno il nome da pionieri dell'aviazione, saranno così dislocati:

	Latitudine	Longitudine	Miglia da N. Y.
Langley	36° 40'	68°	395
Chanute	38° 10'	61° 51'	808
Wright	39° 15'	54° 25'	1221
Maxim	39° 45'	46° 45'	1634
Hargrave	39° 50'	39°	2047
Flores	39° 30'	31° 15'	2460
Henson	42° 10'	25° 15'	2823
Phillips	44° 40'	18° 50'	3186
Farman	46° 40'	12°	3549
Brest	48° 20'	4° 20'	3911

Questi aerodromi oltre che come stazioni di tappa serviranno anche come stazioni di trasbordo. Ad esempio l'aerodromo Langley sarà stazione di smistamento per le linee di Boston, Norfolk e Atlantic City e stazioni di tappa per i viaggiatori diretti a New York.

L'aerodromo Wright sarà stazione di trasbordo per i viaggiatori diretti a Halifax e nel Canadà; Wright stazione di trasbordo per Terranova. Il servizio aereo regolare potrà inaugurarsi nel 1933; il viaggio New-York-Londra è previsto della durata di 36 ore.

Un Faro per gli aviatori in Brasile.

Il Governo del Brasile farà edificare sullo scoglio di S. Pietro e Paolo un faro per gli aviatori, i cui raggi saranno visibili sino ad una altezza di 3300 metri ed entro un perimetro del diametro di 80 chilometri.

Lo scoglio di S. Pietro e Paolo sorge in mezzo all'Atlantico, poco più a nord dell'Equatore, sulla linea di volo diretta dall'Europa all'America meridionale.

Il faro aviatorio sarà di tipo modernissimo.

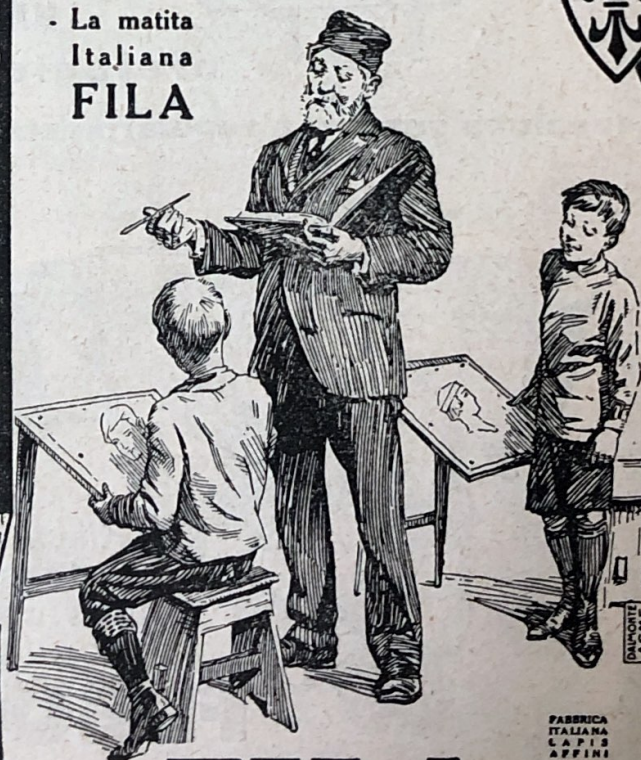
Aeronavi porta-aeroplani.

Sono in costruzione ad Arkow (Ohio) nelle officine della Goodyear Zeppelin Company due nuove aeronavi, le quali porteranno ciascuna un hangar interno capace di contenere 5 aeroplani pronti al volo. Per mezzo di un trapezio l'aeroplano sarà calato, attraverso una specie di botola e, una volta azionato il motore, esso sarà liberato dal trapezio e lanciato in volo. Scopo della costruzione è quello di dotare la difesa navale di aeronavi porta-velivoli per potere con l'impiego combinato dei due mezzi effettuare azioni di esplorazione ed offensive.

Si asserisce che il disegno di queste aeronavi può venire facilmente modificato in modo da farle atte a contenere 100 passeggeri come i dirigibili britannici, ma evidentemente lo scopo principale è quello della difesa navale. Si calcola che il primo dirigibile sarà pronto entro l'anno 1931. La tabella seguente contiene i dati comparati delle aeronavi americane e di quelle inglesi:

	Aeronave americana	R. 100	R. 101
Cubatura (in piedi cubi).	6.500.000	5.000.000	5.500.000
Lunghezza...	piedi 785	piedi 709	circa piedi 800
Diametro....	piedi 132,9	piedi ½ 133	piedi.....132
Peso totale..	tonn. 180	tonn. 156	circa tonn. 165
Peso utile...	tonn. 81	tonn. 55-60	circa tonn. 63
N. di motori .	8	6	5
N. totale di cavalli-vapore	4.480	4.200	a prua 2.340 a poppa 585
Veloc. mass..	150 km.-ora	146 km.-ora	136 km.-ora
Auton. di crociera......	10.580 miglia a 57 mg.-ora	9500 miglia a 50 mg.-ora	—

Risulta da questi dati che gli americani hanno abbandonato la lunga forma a sigaro degli Zeppelin sostituendola con la forma più tozza che ha fatto buona prova nelle aeronavi inglesi, sia per robustezza sia per potenza. La Compagnia Goodyear Zeppelin ha adottato inoltre il principio di un anello a travate rigide e cioè senza quei cavi di forza che nelle aeronavi inglesi sono disposti nell'anello come i raggi di una ruota. Il metallo usato è il duralluminio e il sistema di anelli di travate lon-

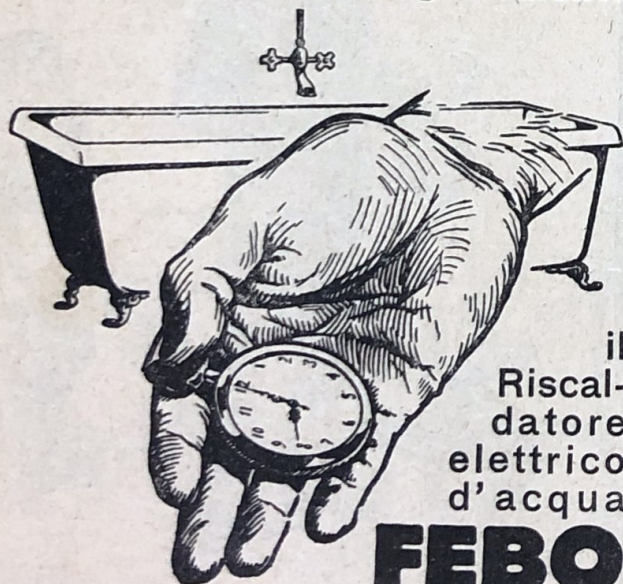
gitudinale segue piuttosto i metodi delle primitive costruzioni degli Zeppelin. L'aeronave contiene 12 celle di gas; gli anelli principali sono spaziati fra loro di 23 metri circa. I motori sono sistemati nell'interno della chiglia, e in posizione tale da permettere un movimento tanto in avanti quanto un movimento retrogrado e persino una spinta verticale. La resistenza delle gondole esterne viene così a mancare. Il peso dell'aeronave sarà tenuto costante mediante un apparecchio di recupero d'acqua, il quale estrarrà zavorra, sotto forma di acqua, dai gas di scappamento dei motori; processo, questo, mediante il quale si recupera più acqua in peso di quanto non si consumi di combustibile.

Nuovo motore tedesco d'aviazione di grande potenza.

All'aviazione tedesca era sinora mancato un motore potente di propria costruzione raffreddato ad aria. Già da vari anni la Casa Siemens produceva buoni motori di potenza compresa fra i 60 e i 150 cavalli; ma motori raffreddati ad aria di potenza superiore erano costruiti in Germania soltanto su licenza straniera. Ciò valga per il motore francese Gnôme et Rhône Jupiter da 450 cavalli, che la Siemens costruiva in Germania sino dal 1927; lo stesso dicasi per l'americano Hornet che la Bayerische Motorenwerke di Monaco da vari anni costruiva.

Col 1º aprile 1930 sono scaduti i termini limitanti la costruzione di motori propri da parte della Siemens, limitazione dipendente dai contratti di costruzione in licenza di motori stranieri; e per questa data la ditta Siemens si è trovata in grado di presentare un nuovo tipo di sua costruzione e cioè il primo motore d'aviazione tedesco di 500 cavalli raffreddato ad aria.

Il nuovo tipo che è stato denominato « S. H. 20 » ha sostenuto testè, con ottimo successo, le prime prove pratiche. Dopo una prova non ufficiale di circa 80 ore di funzionamento il motore stesso ha funzionato per 50 ore consecutive in modo perfetto in presenza dei giudici dell'Istituto tedesco di sperimentazione e di collaudo aviatorio di Berlino. Prossimamente l'« S. H. 20 » sarà installato a bordo di un velivolo Heinkel H. D. 41, ove sarà sottoposto ad una prova di 150 ore di funzionamento. Si tratta di un motore a 9 cilindri di cavalli 500/580 nominali e 485 effettivi per lunghe durate di volo; il suo peso non supera i 400 kg. con un consumo di soli 212 grammi per cavallo-ora.

Nuovi servizi aerei.

E' allo studio l'istituzione di una linea aerea fra Windhoek e Kimberley, che dovrà collegarsi alla linea aerea Londra-Città del Capo della Imperial Airways.

Nuovo aeroplano senza coda costruito in Inghilterra.

Un nuovo aeroplano «senza coda» è stato costruito in Inghilterra e sarà prossimamente sperimentato in volo.

E' un Halton «Meteor», fornito di due motori Bristol «Cherub» di 34 c. v. ognuno che, in tandem, azionano due eliche.

L'ala, munita del dispositivo «a fessura», è monoplana ed a freccia molto accentuata.

Alle estremità dell'ala sono collocati i piani di direzione, di profondità e gli alettoni.

Il carrello è munito di due ruote in tandem, carenate. I costruttori ritengono che l'apparecchio possa avere una velocità oraria massima di km. 195 e minima di km. 45.

La linea aerea transafricana francese.

Nel corrente anno sarà aperto al traffico il primo tronco della linea aerea transafricana francese, importantissima arteria di 13.000 chilometri, che attraverserà tutta l'Africa da nord-ovest a sud-est.

Organizzata dalla «Compagnie Transafricaine d'Aviation» (la quale è stata formata con capitali dello Stato, della Compagnia Aéropostale e della Compagnia Air-Afrique) la linea avrà inizio ad Algeri — punto di congiunzione con le aviolinee del Mediterraneo. — Sorvolando Laghouat, El Goléa, Aoulef, essa attraverserà il Sahara e, dopo aver seguito il Niger da Gao a Niamey, penetrerà in territorio francese verso l'Africa Centrale. Attraverso lo Tchad sorvolerà l'Africa Equatoriale francese seguendo la rotta: Fort-Lamy-Fort-Archambault-Bangui.

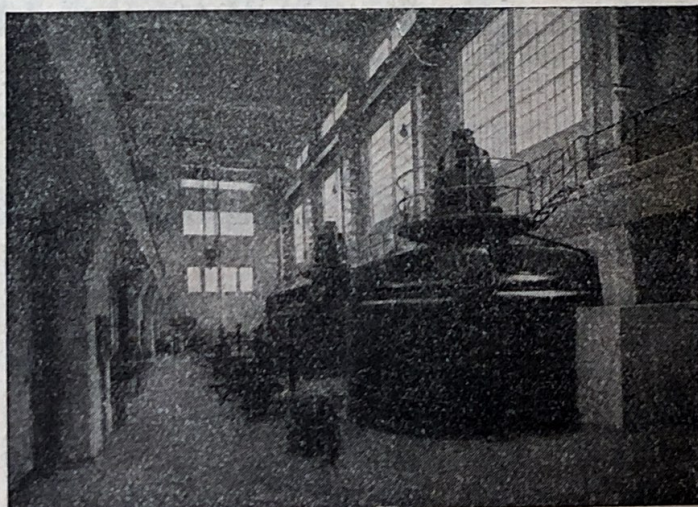
Da questo punto la linea seguirà o il percorso: Bangui - Brazzaville - Elisabethville o quello Bangui-Elisabethville e Brocken Hill-Tété-Mozambico-Tananarive-Tullear.

Il secondo tronco della linea, e cioè Bangui-Madagascar, sarà attivato nel 1931. In quell'epoca Parigi disterà da Tananarive 11 giorni, mentre oggi il viaggio richiede 33 giorni.

Servizi aerei e ferroviari combinati, in Inghilterra.

In seguito a trattative concluse fra quattro gruppi ferroviari inglesi, sono stati stabiliti i piani per un traffico combinato tra le vie ferrate e le vie aeree nelle comunicazioni fra Inghilterra ed Irlanda ed il continente europeo.

I servizi combinati sarebbero iniziati con i trasporti merci; nell'estate 1931 essi verranno estesi ai passeggeri.

Sono previsti per la gestione del traffico aereo gli aeroporti marittimi di Dover-Harwich-Hull e Holyhead. Come prime rotte marittime intermedie sono progettate le seguenti: Holyhead-Dublino, Dover-Parigi, Hull-Olanda, Harwich-Olanda.

L'aviazione civile negli Stati Uniti d'America.

L'enorme sviluppo dell'aeronautica commerciale negli Stati Uniti d'America è chiaramente dimostrato dalle seguenti cifre.

	anno	miglia
Rete aerea con impianti luminosi per i voli notturni	1926	2.040
	1927	4.468
	1928	6.988
	1929	12.500

	anno	miglia
Rete aerea totale	1926	8.404
	1927	9.122
	1928	16.177
	1929	35.000

	anno	libbre
Posta trasportata	1926	810.355
	1927	1.654.000
	1928	4.063.173
	1929	8.000.000

	anno	
Passeggeri	1926	5.782
	1927	8.679
	1928	49.000
	1929	85.000

	anno	
Miglia volate	1926	4.318.087
	1927	5.870.489
	1928	10.673.450
	1929	16.000.000

Il progresso raggiunto dall'organizzazione aerea commerciale nell'anno 1929 è dovuto alle grandissime disponibilità finanziarie che hanno, negli ultimi anni, permesso di dotare le rotte aeree di tutti gli impianti a terra necessari alla sicurezza della navigazione aerea. A tutto il 30 giugno 1929 — come si rileva dai rapporti del Sottosegretariato al Commercio per l'aeronautica — sull'intiera rete aerea degli Stati Uniti d'America, esistevano:

263 campi di fortuna
1.399 fari
209 stazioni meteorologiche
27 stazioni radiotelegrafiche.

Durante l'anno 1929 hanno regolarmente funzionato 32 linee aeree per il servizio degli espressi; 47 per il trasporto della posta; 61 per trasporto passeggeri.

Il traffico aereo negli Stati Uniti.

Nel 1° semestre 1930, l'attività sulla rete aerea degli S. U. d'America è rappresentata dalle seguenti cifre:

miglia volate: 10.725.333;
passeggeri trasportati: 133.000;
libbre di posta: 3.000.000.

Il maggior traffico ebbe a registrarsi nei mesi di giugno con voli per un totale di 2.230.763 miglia. Durante i mesi di aprile, maggio e giugno si ebbe una regolarità di traffico del 97,3 % con un semplice miglioramento nel trimestre precedente.

Un servizio di salvataggio alpino compiuto da aeroplani.

E' stato stabilito nella Svizzera di comune accordo fra il Governo ed il Club Alpino locale. Esso ha già avuto occasione di funzionare un paio di volte, con successo, recando viveri, farmachi, cordiali ed oggetti d'equipaggiamento a comitive bloccate in alta montagna da altissime nevicate.

ANNO XXXVII **Sommario del Fascicolo di Febbraio** **N. 2**

Abbonamento per il 1931: L. 18,50 (Estero L. 36,50).

ASSOCIAZIONE AL T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) più L. 2 di tassa d'ammissione; *Soci Vitalizi:* L. 150,20 (Estero L. 250,20); *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede:* L. 250,20 (Estero L. 350,20).

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO
MILANO CORSO ITALIA N° 10

LE VIE D'ITALIA

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

LEGGE 7 Aprile 1921 N° 610 - ROMA - Via Marghera 6 - Angolo Via dei Mille

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI - PROPAGANDA - ALBERGHI - PRODOTTO ITALIANO - SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Anno XXXVI - N. 2	Proprietà letteraria ed artistica — Riproduzione vietata Non si restituiscono manoscritti nè fotografie Questa Rivista si compone: della pubblicità dalla pag. I alla pag. VIII, del testo dalla pag. 81 alla 160 e del notiziario dalla pag. IX alla XVI e dalla pag. 49 alla 96.	Febbraio 1931 (Anno IX)

L'ARTE ITALIANA NEL MONDO

Artisti italiani dell'Ottocento in Austria

Come nell'epoca del Barocco l'arte austriaca si fondava sulla grande tradizione dell'Italia, e persino nel tempo della massima potenza creativa austriaca operavano maestri italiani accanto a quelli locali, determinandone la fisionomia artistica, così anche sulla fine del secolo XVIII e al principio del XIX incontriamo in Austria architetti, scultori e pittori italiani.

L'ideale artistico delle più alte sfere sociali si orientava ancora verso il Mezzogiorno e gli artisti del primo romanticismo, i quali verso il 1810, provenendo dalle diverse provincie tedesche, cominciavano ad accorrere alla veramente ottima Accademia viennese, dovettero abbandonare Vienna, giacchè la loro forma creativa aspra ed austera non trovava alcuna risonanza nel popolo austriaco.

Essi d'altra parte si lagnavano che i docenti italiani dell'Accademia non potessero loro esser di giovamento artistico, e neppure personale, anche perchè per lo più imperfetti conoscitori della lingua tedesca. In questo conflitto si vede chiaramente come la tradizione italo-austriaca fosse rimasta viva senza interruzione, affermandosi anzi quale forza indigena all'urto con il nuovo mondo tedesco-romantico immigrato a Vienna.

Quando l'arte del tardo Barocco si fu trasformata in Classicismo, i modelli del nuovo stile bisognò nuovamente cercarli per lo più in Italia. In confronto all'età barocca veniva a spostarsi l'importanza del contributo italiano all'arte austriaca: gli artisti che venivano dal Mezzogiorno non erano più in generale i maestri dei colleghi d'Austria, bensì molti di loro si inserivano in una tradizione locale già secolare e in essa venivano a fondersi. Forse soltanto la personalità eccezionale di Antonio Canova ha avuto una vera efficacia formativa sugli scultori austriaci. Il Canova lavorò alcuni anni a Vienna, ma la maggior parte degli scultori del tempo, ed anzitutto i più geniali fra loro, come Giovanni Nepomuceo Schaller e Leopoldo Kiesling, si recarono a Roma entrando in rapporti d'arte e d'amicizia col Canova. Altri

(*fot. Österreichische Lichtbildstelle, Wien*)

PIETRO NOBILE - IL TEMPIO DI TESEO IN VIENNA.

Italiani lavoravano invece permanentemente a Vienna. Tra questi, Giovanni Battista Lampi senior, e Francesco Caucig furono docenti dell'Accademia viennese. Essi erano più che altro radicati nell'arte del Barocco, e soltanto nella loro tarda produzione giunsero alla rigida purità delle forme classicistiche, rappresentate in architettura da Pietro Nobile e nella scultura da Antonio Canova e Pompeo Marchesi.

I nomi del Canova, del Grassi e dei due Lampi godono egualmente di quella internazionalità artistica che li designa rappresentanti del barocco quale fenomeno artistico sociale europeo. L'origine di tutti questi artefici risale ad una umanità che supera i confini del singolo paese, alla società aristocratico-ecclesiastica del Settecento; e ciò spiega l'enorme portata del loro influsso. Ciò spiega anche come le opere del Canova venissero chieste sino dall'Inghilterra; come quelle del pittore Lampi giungessero sino a Varsavia o a Pietroburgo; e come infine il Grassi fosse chiamato a Dresda, Gotha e Varsavia. Le Corti d'Austria, di Sassonia,

(*fot. Österreichische Lichtbildstelle, Wien*)

PIETRO NOBILE - IL PORTONE DELLA RESIDENZA IMPERIALE IN VIENNA.

di Polonia e di Russia, ed i centri aristocratici intorno a tali Corti adunati, cercavano quei pittori perchè capaci di rappresentare, con nobiltà e con insuperabile virtuosismo, il sembiante della loro classe sociale: solo all'inizio del secolo XIX si aggiungono agli incarichi dati dai nobili, anche le ordinazioni da parte di borghesi, mentre il ritratto aristocratico va sempre più assumendo aspetto borghese.

ANTONIO CANOVA - LA TOMBA DELL'ARCIDUCHESSA MARIA CRISTINA, NELLA CHIESA DEGLI AGOSTINI IN VIENNA.

Fra gli architetti italiani a Vienna, Pietro Nobile raggiunse notevole autorità. La passione costruttiva del Settecento aveva fatto sorgere nella capitale austriaca una nuova città, così che non era sentito all'alba dell'Ottocento il bisogno di edifici monumentali. Inoltre le difficoltà economiche della dolorosa epoca napoleonica tarpavano in Austria gli sviluppi di una intensa attività architettonica: a Pietro Nobile, originario del Canton Ticino ma domiciliato a Trieste, e che aveva fatto gli studi a Roma, toccò il più notevole compito che Vienna potesse assegnare nell'epoca classicista.

Intorno all'anno 1821 si iniziò la trasformazione dei bastioni di fronte al *Hofburg,* in una grande piazza, e il Nobile ideò, per limitare la vasta Piazza d'Armi verso il suburbio, l'edificio possente del portone monumentale, il *Burgtor,* dedicato alla memoria delle guerre di liberazione. Egli inoltre ideò il *Tempio di Teseo,* (che viene a trovarsi oggi nel Giardino pubblico), per ospitarvi il gigantesco gruppo marmoreo di *Teseo,* opera del Canova. Ambedue questi edifici si staccano dall'architettura viennese del tempo per la loro più alta destinazione, che esula da ogni fine utilitario. Anche nella attuazione artistica essi si presentano più fastosi degli edifici consueti di uso comune: il *Burgtor* ha una fronte complessa, e si apre verso il Palazzo Reale con un colonnato dorico, ed il *Tempio di Teseo,* ispirato a quello omonimo ateniese, cioè quale nobile edificio a colonne, sorge di fronte alla linea del Municipio gotico, quasi segnacolo perenne del rinato entusiasmo per il mondo classico. La fedeltà archeologica con cui è riprodotto il modello ellenico documenta l'iniziarsi dei tentativi stilistici e classicisti dell'Ottocento. Il Nobile aveva personalmente diretto gli scavi di Pola ed era stato così indotto anche dalla sua attività pratica a studiare quegli edifici greco-romani, riconoscendo in

(*fot. Österreichische Lichtbildstelle, Wien*)

ANTONIO CANOVA - POLHYMNIA, STATUA CONSERVATA NEL HOFBURG, VIENNA.

essi il perfetto modello ai nuovi ideali d'arte. Nel 1798 il Canova soggiornò per la prima volta a Vienna. Il celebre scultore accettò dal Duca Alberto di Sassonia-Teschen la commissione di un grande mausoleo per la Arciduchessa Maria Cristina, la figlia prediletta di Maria Teresa, la sposa amata e precocemente morta del fondatore della Accademia Albertina di Vienna.

Sette anni più tardi l'opera era compiuta, e divenne anzi il capolavoro del Canova, il più bello e celebre fra i suoi monumenti sepolcrali. Esso rappresenta la derivazione più perfetta del tipo di mausoleo che il Canova aveva già scelto a Roma in San Pietro per le sue grandiose tombe papali. È la porta della morte, verso cui si avvia la teoria di figure dolenti che recano l'urna inghirlandata. È una porta imperscrutabile, che si schiude nella liscia parete di una piramide eretta: sui gradini piange il Genio della morte con a fianco il leone dormiente, e sulla nitida purità della parete spicca il medaglione della defunta Arciduchessa sorretto da una divinità. Un'ammirabile armonia ispira la distribuzione delle masse plastiche, una mirabile energia ravviva il contrasto tra le linee rigidamente pure della piramide e il ritmo delle figure di primo piano. Nelle figure stesse, anzitutto nel gruppo che si libra sopra la porta socchiusa, vediamo ancora la grazia leggiadra del Barocco, raffinata e contenuta da un più profondo sentimento, mentre nella processione dei dolenti, pittorescamente disposti troviamo l'ultima eco del movimento teatrale della scultura nel tardo Barocco. D'altra parte il razionalismo ottocentesco si afferma e predomina nella fredda semplicità lineare della piramide, della gradinata e della porta, nel linguaggio austero del candidissimo marmo. In questo grandioso mausoleo il Canova ha raggiunto la espressione altissima e sintetica di tutte le forze artistiche che commovevano l'età sua. L'enfasi patetica del Barocco è ancora efficace e viva, ma si è sposata alla interiorità di un dolore silenzioso; la solenne e dignitosa rigidità del classicismo si abbandona coscientemente alla

ANTONIO CANOVA - TESEO UCCIDE IL CENTAURO FENEO. (KUNSTHISTORISCHES MUSEUM, VIENNA).

rappresentazione della morte onnipossente, ma riesce gradatamente a liberarsi, passando dalle figure accasciate a quelle che procedono curve, sino a quelle librate nel volo. In questo mausoleo, l'arte ha trovato una classica espressione per la maestà della morte: ancora Alessandro Bartholomé nel suo gruppo dedicato « ai morti » del cimitero parigino Père Lachaise si è valso di questa formula architettonica ormai definitiva ideata dal Canova, con le figure dolenti che salgono verso il fatale ingresso.

Nel 1819 venne a Vienna il secondo capolavoro del Canova, il gruppo di marmo — di proporzioni gigantesche — di *Teseo* che uccide il centauro Feneo. Per quest'opera appunto, la quale in seguito al crollo di Napoleone aveva assunto un significato attuale di monumento alla vittoria sull'Imperatore francese, il Nobile aveva eretto il *Tempio di Teseo*, accanto appunto al *Burgtor* dedicato alle guerre di indipendenza. Per sei decenni il gruppo rimase in quell'edificio, ma fu poi trasferito nella nuova sede del Museo, ove domina la scalinata centrale. Il gigantesco gruppo spicca sullo sfondo di una parete di marmo scuro, e, ricevendo luce da ambedue i lati, rivela tutti i suoi effetti plastici. Il *Teseo*, que-

POMPEO MARCHESI - MONUMENTO ALL'IMPERATORE FRANCESCO II - HOFBURG, VIENNA.

figura. Lo stesso Teseo l'invitto eroe, è rappresentato in modo che appare meno naturale. Corpo e sembiante sono chiaramente idealizzati ed accostati al tipo classico. Il Canova ha creato col *Teseo* l'opera sua più virile. Il simbolo possente di un destino eroico ha raggiunto anche la grandiosità plastica del gruppo colossale. Ideale e natura, quiete e movimento sono in questo gruppo divenuti armonica unità. Le figure sono, ancor più che nel monumento a Cristina, unite ed armonizzate tra loro; la forma plastica risulta ancor più efficace per la sua modellazione profonda ed armonica. Con una sicurezza sovrana è ottenuta la concentrazione di tutte le forze, con un risultato artistico che, paragonato anche al mondo antitetico del mausoleo di Cristina, rivela l'estremo della perfezione

st'opera della maturità dell'artista, forma un estremo contrasto con la tomba dell'Arciduchessa Cristina. Là avevamo un'arte in cui le delicate figure si subordinano alla linea architettonica delicata ma austeramente rigida, qui troviamo invece un mondo plastico che, pieno di impeto possente si erge da solo a formare una grandiosa piramide. Il *Teseo* è il monumento della lotta, la esaltazione della forza fisica. Il mitico semidio, in apparenza impassibile, abbatte con eroico gesto, e con tale impeto irresistibile il centauro — invano dibattentesi — che dalla bocca spalancata di questo, sembra non sfugga altro che un gemito soffocato. Il corpo del centauro è teso in ogni suo muscolo: insuperabilmente perfetta è la vigoria, contenuta sino all'estremo, di tutta la

artistica canoviana. Ma soltanto con la terza notevole opera di sua mano che Vienna possiede è completa la sua espressione artistica, con la statua della principessa Elisa Bonaparte quale *Polhymnia*, statua che si conserva al Castello Reale. Essa venne eseguita negli anni 1815-1816 e fu offerta all'Imperatore Francesco quale dono della città di Venezia. Nel 1805 il Canova aveva modellato un busto dell'Imperatore, efficace per la calma chiarezza dei lineamenti di quel volto caratteristico. Ben più notevole è peraltro la figura in grandezza naturale della Principessa seduta. Lo scultore si è strettamente tenuto in quest'opera ai modelli della tarda classicità, tanto nella posa quanto nella disposizione del panneggiamento e del seggio su cui è assisa la dama. Appare

raffinatamente grazioso il contorno del corpo e del velo che lascia intravedere le membra, è mirabilmente superata ogni difficoltà tecnica nella lavorazione del marmo, specialmente là dove la mano traspare sotto la stoffa, con un virtuosismo paragonabile solo a certe raffinatezze del tempo barocco. Con quelle sue creazioni, che sembravano non conoscere limiti alle possibilità plastiche, il Canova rimase un isolato, Per quanto numerosi fossero gli scolari che pellegrinavano a Roma da lui, il suo mondo interiore, sorretto da una personalità singolare, non ebbe compagni. Anche il grande monumento di Pompeo Marchesi all'imperatore Francesco, nel cortile della cancelleria del Palazzo Reale, malgrado la grandiosità delle dimensioni, non toccava la unità e la purità delle creazioni idealizzate del Canova. Quel monumento fu eretto solo nel 1846, quando già l'età romantica si incrociava con la concezione della statuaria classicista. In esso appare soprattutto notevole la figura dell'Imperatore, solennemente ravvolto in una toga romana. Ma per quanto questo ritratto del Monarca sia stilizzato su di un gesto classico, un nuovo elemento si impone e predomina, una pienezza movimentata e barocca, che a solo due decenni di distanza, celebrerà la sua rinascita con i grandi monumenti equestri del Fernkorn.

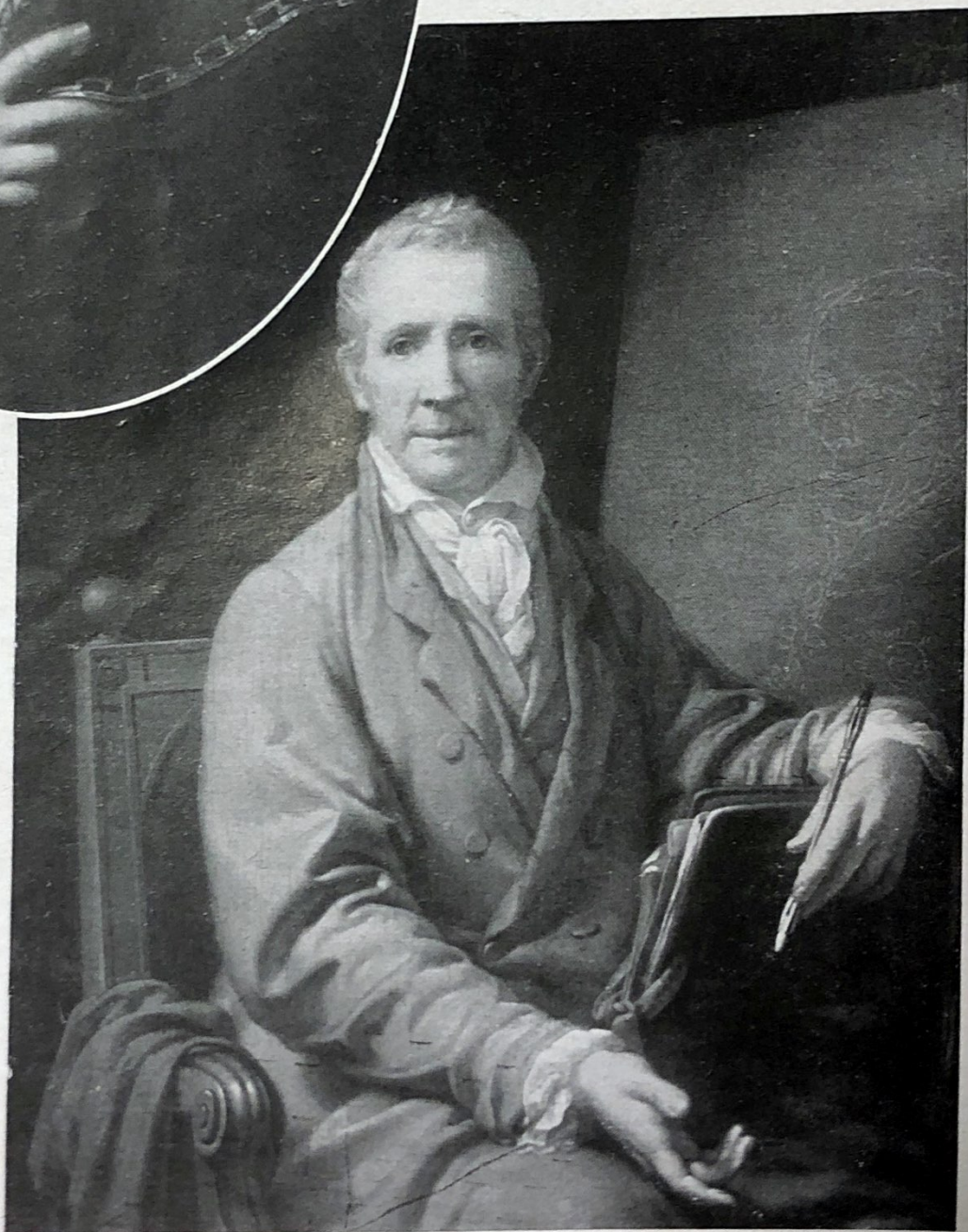
(*fot. Österreichische Lichtbildstelle, Wien*)

GIOVANNI BATTISTA LAMPI, IL VECCHIO - RITRATTO DELLE CONTESSINE TOMATIS. (VIENNA, GALLERIA DEL BELVEDERE).

***

Nella pittura della fine del Settecento e del principio dell' Ottocento l' ideale classicista non fu raggiunto da alcun maestro e da alcuna opera con la medesima conseguenza e con la medesima perfezione della scultura. Anzitutto mancava alla pittura la ricchezza dei modelli originali antichi di cui poteva invece così largamente disporre l'arte plastica; inoltre la pittura aveva ancor più profonde e forti radici nella tradizione barocca. Essa era molto più intensamente stretta alla realtà, soprattutto nel ritratto, il quale nell'epoca classicista, dopo il tramonto della rappresentazione religiosa grandiosamente decorativa, costituiva il nucleo di tutti i compiti artistici. Il mondo mitologico e storico non poteva offrire con i suoi soggetti un surrogato corrispondente alla pittura religiosa del Barocco, così che il creatore si vedeva costretto nelle sue tele a studiare direttamente la natura. Questo contatto perenne con la realtà indivi-

Germania, e nelle creazioni del Maulpertsch e del Kremser Schmidt aveva ottenuto la più estrema spiritualizzazione della materia, la più sublime trasfigurazione di un mondo religioso mitologico. Gli autori di ritratti si distinguevano da quei pittori per il tema, non per la concezione e per la espressione pittorica. Essi ponevano al servizio del ritratto tutta la dovizia di una cultura artistica secolare. Tra le migliori creazioni degli ultimi decenni dell'Ottocento, si noverano i quadri dei due Giovan Battista Lampi. Il padre era nato nel 1751 a Romeno, nel Trentino; dopo i primi studi a Salisburgo era andato a Verona da Francesco Domenico Lo-

duale vietava senz'altro la dedizione assoluta ad un ideale trascendente. Nella tradizione del tardo Barocco permanevano altresì le basi tecniche della pittura. Poichè anche le persone provenivano ancora dalla società aristocratica dell'epoca barocca, la fisionomia dei quadri si trasformò con grande lentezza, ed anche nelle più tarde opere dei pittori classicisti troviamo il Barocco quale elemento migliore di vitalità. Questo soprattutto a Vienna. Qui la pittura barocca aveva raggiunto altezze incomparabili rispetto al resto della

GIOVANNI BATTISTA LAMPI, IL VECCHIO - RITRATTO DI GENTILUOMO (RACCOLTA CZERNIN, VIENNA).
G. B. LAMPI, IL VECCHIO - AUTORITRATTO (ACCAD. BELLE ARTI, VIENNA).

(fot. Österreichische Lichtbildstelle, Wien)

GIOVANNI BATTISTA LAMPI, IUNIOR - RITRATTO DI ANTONIO CANOVA (VIENNA, GALLERIA DEL BELVEDERE).

renzi e ivi fu accolto nel 1773 all'Accademia. Nel 1783 si trasferì col proprio figliuolo di egual nome, nato a Trento nel 1775, nella capitale austriaca; vi diventò tre anni più tardi professore dell'Accademia, e vi svolse una larga attività quale ricercatissimo ritrattista. Due tra le sue opere migliori del primo periodo sono conservate nella Galleria del Belvedere di Vienna. Sono ritratti della nobile famiglia dei Conti Tomatis, residenti nella Prussia orientale. Il Lampi li deve aver probabilmente dipinti intorno all' anno 1790, quando lavorò a Varsavia e, poco più tardi, alla Corte di Pietroburgo. Quei dipinti non sono del tutto finiti. Ciò conferisce loro una speciale attrattiva, giacchè appunto lo

GIUSEPPE GRASSI - RITRATTO DI GIOVANE DONNA.

stato di « schizzo » di talune loro parti, rivela in modo inarrivabile il brillante virtuosismo della tecnica. Coi colori più delicati, con le pennellate più sciolte son rappresentate donne e bambini: tutto l'aspetto di una figura si fa vivo col suo fascino individuale, con il luminoso riflesso dei ricchi abbigliamenti. L'elemento rappresentativo e sociale, invece che ad effetti fastosi (in cui il Lampi era maestro quando dipingeva ritratti di dominatori nello stile del Lebrun e del Rigaud) è qui invece trasformato in delicata intimità. La brillante pittura sembra una improvvisazione; la mano dell'artista è tecnicamente tanto sicura che sa fare del ritratto un poema colorato sulla grazia di una situazione sociale. Il Lampi e il figlio, similissimo a lui, hanno licenziato dal loro studio centinaia e centinaia di tele. I committenti si vedevano interpretati nell'atteggiamento della loro vita in modo così perfetto, che conferirono al maestro il soprannome di « Largillière viennese ». Anche il figlio divise la fama del padre. Le loro opere sono talvolta tanto analoghe da non poterne spesso chiarire l'autore. Il figlio divenne membro dell'Accademia viennese nell'anno 1813, in un tempo in cui la forma barocca del ritratto aveva già assunto aspetti classicisti. Un esempio caratteristico di quest'epoca è il grande ritratto che il Lampi ha fatto di Antonio Canova. Lo scultore è ritto accanto ad una tavola, col martello e lo scalpello. Sullo sfondo, davanti ad un ampio drappeggio, si scorge un gruppo plastico, un Genio appoggiato al leone del mausoleo di Cristina. Vediamo cioè il Canova mentre attende al monumento viennese, in una pausa del suo lavoro. Ma la immediatezza naturalistica del soggetto viene idealizzata: il grande scultore ha il corpo ravvolto nel panneggiamento di una toga, e attorno al martello posato sulla tavola si attorce una ghirlanda d'alloro. Parallelamente alla idealizzazione eroica esteriore procede l'evoluzione del linguaggio pittorico. È perduta la spiritualizzazione del Rococò. O almeno si rivela soltanto nel volto. La forma con cui la pittura raffigura la realtà è quella di una nuova oggettività classica. La figura centrale si erge nitida, isolata e verticale sullo sfondo, quasi a simboleggiare con la superiorità della posa l'importanza della personalità rappresentata.

Il Lampi ha proceduto anche più oltre in questo irrigidimento della forma. La sua «Venere riposante davanti a uno specchio » rivela che la pittura si è abbandonata pienamente all'ideale della scultura classicista. Questo quadro, dipinto nel 1826, venne comperato nel 1828 per la Galleria Imperiale ed è ora in possesso della Galleria austriaca. In esso vediamo soltanto una saldezza nitida e energica, che degenera in molte parti sino alla aridità, perdendo così le doti più preziose della personale maestria. Tale è il destino comune della pittura classicista. La perdita di sensualità pittorica non viene compensata da un nuovo elemento di immediatezza ravvivante la concezione realistica, come accade ad esempio nei ritratti grandiosi di Giacomo Luigi David. I pittori viennesi sono troppo legati ad una epoca che guarda al passato. Quando sopraggiunge una nuova linea della tradizione barocca, attraverso ai grandi ritrattisti inglesi, e spe-

GIUSEPPE GRASSI - RITRATTO DI DAMA.

cialmente alle creazioni del Lawrence, rivelatesi ai contemporanei al Congresso di Vienna, non si schiude una via per un nuovo mondo classicista, ma si rafforza ed arricchisce invece l'elemento barocco dell'arte viennese. Così anche taluni dipinti posteriori dei due Lampi testimoniano una sorprendente condizione pittorica, che riveste l'intelaiatura classicista con il fasto dei colori, preservandola dall'irrigidirsi in pose senza vita. Tuttavia i ritratti rimangono personali nel loro stile e rappresentano, insieme alle tele del Füger, il nucleo essenziale della pittura ritrattistica austriaca sull'alba dell' Ottocento. Giuseppe Grassi, il quale appartiene a questo gruppo, ed è anzi il solo nato a Vienna quale figlio di una famiglia di emigranti italiani, lascia ben presto la sua patria, appena si è conquistate le simpatie dell'aristocrazia come ritrattista e miniaturista, e si trasferisce a Varsavia. Il Grassi era discepolo dell'Accademia viennese e soltanto la evoluzione al classicismo lo indusse a portarsi nel 1808 a Roma, dove divenne membro dell'Accademia di San Luca. A questo artista, che mai rinnegò le origini barocche, non toccò a Roma, nell'ambiente rigidamente classicista, il successo sperato. Nel 1821 ritornò a Dresda, dove già prima del soggiorno italiano, nel 1800, aveva ottenuto una cattedra, e là visse sino alla morte avvenuta nel 1838.

Anche della sua produzione pittorica il meglio risale al primo periodo. Al suo successo inaudito nel mondo dell'aristocrazia dovette l'abilità di caratterizzare specialmente la brillante società. Efficacissimo colorista, libero e vivacissimo nella tecnica, tanto nella miniatura come nei grandi formati, il Grassi rappresenta il tipo perfetto del pittore di Corte di quest'epoca.

Un solo pittore italiano fra quanti lavoravano in Austria aderì senza riserve al programma del classicismo: il goriziano Francesco Caucig, nato nel 1772. Dal 1779 in poi studiò a Bologna ed a Roma; più tardi si recò a Mantova e a Venezia e imparò così a conoscere appieno la pittura dell'Italia settentrionale. Nel 1796 ha una carica nell'Accademia di Vienna, di cui nel 1820 diverrà direttore. Se esteriormente egli ha raggiunto il grado più alto cui possa aspirare per la propria carriera ufficiale un pittore, egli fu d'altra parte artisticamente la personalità meno rilevante. Il Caucig non divenne — come gli altri — ritrattista, bensì pittore di scene mitologiche o storiche, di vaste tele popolate. A quest'arte mancava il contatto necessario con la realtà, che ogni ritratto sempre impone. L'arte del Caucig, combattuta vivamente dalla vecchia tradizione barocca e dagli istinti realistici di una nuova società borghese, non poteva, nel breve ciclo del suo lavoro, raggiungere grande efficacia. Il suo nome rimane notevole per il programma teoretico che egli personifica nella storia della pittura viennese. I discepoli si sottrassero all'ideale di un mondo antico proclamato esemplare e si rivolsero alla realtà.

Ma il dominio artistico della realtà doveva essere appunto il destino di una nuova età.

Dr. BRUNO GRIMSCHITZ
Vice-Direttore della «Oesterreichische Galerie» di Vienna.

UNA FACILITAZIONE AI NUOVI SOCI

PER L'ACQUISTO DEL VOLUME «PIEMONTE»

Come s'era promesso, nel mese di gennaio si è iniziata la spedizione del volume « *Lombardia - Parte I* », secondo della collezione illustrata « *Attraverso l'Italia* ». Questo non implica naturalmente che tutti i Soci debbano pensare di riceverlo in giornata. Le spedizioni avvengono con la maggior celerità possibile, ma i Soci sono la bellezza di più che 400 mila, e a raggiungerli tutti ci vorrà qualche mese. Noi rivolgiamo loro viva preghiera perchè vogliano astenersi, almeno sino all'aprile, dall'inviar reclami e sollecitazioni, che creerebbero un dannoso intralcio ai nostri uffici.

⁂

Coloro che si sono inscritti o si iscriveranno nel 1931, ammirando le singolari bellezze del volume « *Lombardia - Parte I* » e considerando che esso fa parte di una collezione organica che illustrerà tutta l'Italia, sentiranno di non poter fare a meno di quello che lo precede, dedicato al « *Piemonte* » e si rammaricheranno forse di non essersi iscritti lo scorso anno quando questo primo volume veniva distribuito gratuitamente ai Soci e di doverlo oggi pagare al prezzo di copertina L. 20 (non Soci: L. 40), al quale vanno aggiunte le spese per la spedizione raccomandata di L. 3 per l'Italia e Colonie, L. 6,50 per l'Estero.

Orbene, la Direzione del T. C. I., intuendo questo legittimo desiderio dei nuovi Soci, e volendo appagarlo nel miglior modo, ha stabilito che a coloro che si iscrivono entro il 1931, il volume « Piemonte » venga ceduto alle seguenti condizioni di favore: alla Sede **L. 14;** *Italia e Colonie (spediz. raccom.)* **L. 17,** *Estero (spediz. raccom.)* **L. 20,50.**

⁂

Anche per il Volume « *Lombardia - Parte I* », è stata confezionata una elegante e solida cartella ricoperta in tutta tela, che ne garantisce la miglior conservazione e ne accresce considerevolmente l'effetto estetico.

Essa può servire tanto da copertina per la rilegatura del volume quanto da libera custodia, alla quale il volume può venir assicurato mercè due nastri di seta.

Anche questa cartella, come già quella per il volume precedente, è in vendita al prezzo di **L. 5** alla Sede; **L. 7** in Italia e Colonie (spediz. raccom.); **L. 9** all'Estero (spediz. raccom.).

BELLEZZE SCONOSCIUTE DELL'ALTA ROMAGNA

CAMPIGNA E LA SUA FORESTA

La scorsa estate il Consiglio dei Ministri, dietro iniziativa del Capo del Governo, approvava la costruzione della carrozzabile S. Sofia (Forlì)-Stia (Arezzo). Oggi i lavori sono già iniziati e con celere ritmo proseguono, così che fra pochissimi anni sarà aperta al transito questa nuova arteria di valico appenninico. Sarà, secondo gli intendimenti governativi, una strada di grande turismo, la quale, pur essendo di comodo percorso, s'innalzerà fino a 1300 metri circa, per passare l'Appennino tosco-emiliano al Passo della Calla. Essa scoprirà al turista la più bella plaga dei monti romagnoli, plaga che costituirà una vera rivelazione.

Nessuno degli altri valichi dell'Appennino tosco - emiliano rivela paesaggi (almeno nel versante adriatico) degni di particolarissimo rilievo: pur non mancando buone vedute d'insieme, colli verdi di coltivazioni, qualche ceduo di quercia, e castagneti e faggete, tuttavia il preponderante dominio sul paesaggio lo esercita il grigiore delle montagne a creste ripide e dirupate, troppo brulle, troppo arsicce, troppo poco vestite di verde.

La nuova arteria, che nel paese di S. Sofia si allaccia alla strada di fondo valle del Ronco che conduce a Forlì, viene così direttamente a congiungere questa città con Stia (Arezzo), attraversando l'Appennino nella sua parte più bella e meno nota.

***

Risalendo il versante adriatico, la nuova strada non attraverserà, fino a circa 900 metri di altitudine, luoghi gran che differenti da quelli delle contermini strade di valico romagnole; ma giunta a questa altezza si inoltrerà in un fittissimo bosco e in un complesso di vegetazione anche erbacea oltremodo imponente. È la foresta di Campigna. La zona, fino a pochissimi anni fa priva di ogni via carrozzabile di comunicazione anche dalla parte toscana, era addirittura sperduta e isolata, tanto che per giungervi erano necessari lunghi e faticosi tragitti su mulattiere e sentieri (1). Uniche abitazioni, a 1068 metri di altezza, una casa forestale (già un tempo residenza estiva di caccia del Granduca di Toscana) e due altre casette vicine; e null'altro per un buon raggio tutto intorno. Il luogo invece, e lo giudicheranno domani i turisti, merita le più grandi fortune per le sue naturali bellezze, e si può essere sicuri che, aperta la nuova strada, non tarderà a sorgervi una splendida e gradita stazione di soggiorno estivo.

Ciò che crea il particolare ambiente è, in primo luogo, la foresta magnifica e vastissima, la quale copre il versante romagnolo per una striscia larga in media un chilometro e mezzo e forse più, lunga non meno di dieci chilometri, che va dalla località « La

(1) Pochi anni fa l'Amministrazione forestale, per lo sfruttamento del bosco, costruì una strada Stia-Campigna, non molto comoda, ma che tuttavia permette di salire a Campigna con veicoli dalla parte toscana. È quella che si scorge in alcune delle unite fotografie.

(fot. Zangheri)

MONTI SOPRA S. SOFIA DI ROMAGNA: PAESAGGIO PREDOMINANTE SULL'APPENNINO ROMAGNOLO. FOTOGRAFIA PRESA A POCHE CENTINAIA DI PASSI PRIMA CHE COMINCI LA FORESTA DI CAMPIGNA.

(*fot. Zangheri*)
FITTE ABETINE E FAGGETE CHE RICOPRONO PER INTERO IL POGGIO PALAIO A CAMPIGNA.

sorbi selvatici (*Sorbus Aucuparia* L.), betulla, biancospini e poche altre specie di piante arboree. Le abetine di Campigna nulla hanno da invidiare alle più belle delle altre parti dell'Appennino; le faggete neppure. Sia le une che le altre hanno estensioni rilevantissime, ed, a seconda dei luoghi, assumono aspetti variati e suggestivi. A rendere ancor più pittoresco l'ambiente concorrono i numerosi ruscelli, dove più dove meno ampi, i quali, distaccandosi dalla sovrastante cresta appenninica, scendono a intersecare il bosco, aggiungendo attrattive al paesaggio. Qua essi cadono in rumorose cascatelle di acqua limpida, là mostrano caotici ammucchiamenti di blocchi rocciosi, fra i quali la corrente quieta serpeggia: e la flora erbacea ed arbustiva, che già prende un imponente sviluppo in tutte le radure della foresta, diviene in vicinanza di questi torrentelli ancora più rigogliosa, più verde e più ricca.

Tutta questa lussureggiante vegetazione, che ammanta ogni luogo lasciato libero dal bosco, merita un rapido cenno descrittivo, creando

Lama » a S, fino alle falde del M. Falterona a N.

Le due più vicine strade di valico, quella della valle del Savio (Passo dei Mandrioli), e quella della valle del Montone (Passo di S. Godenzo o del Muraglione) non toccano la foresta, anzi rimangono ambedue distanti dai suoi punti estremi: l'arteria che ora si sta costruendo è quindi la sola che l'attraverserà in pieno, consentendo la completa visione dell'interessantissima zona.

La foresta è composta principalmente di faggi e di abeti (*Abies alba* L., e *A. excelsa* Mill.), ma contiene anche aceri (*Acer pseudo-Platanus* L.), saliconi (*Salix Caprea* L.),

essa, assieme all'ambiente forestale, la bellezza di Campigna e rappresentando un'attrattiva turistica di primo ordine.

Fra gli alberetti, il citiso alpino (*Cytisus alpinus* L.) occupa, nel mese di giugno, uno dei primi posti. Sugli sfondi formati dalle tante e tante gradazioni dei differenti toni di verde degli abeti, dei faggi e degli altri alberi e arbusti, le pennellate gialle dei fiori a grappoli del citiso, infondono note di una gaiezza infinita. E fra le erbe più vistose delle radure e dei ruscelli, quelle che maggiormente influiscono sul paesaggio per la loro abbondanza sono, a seconda delle stagioni, il farfaraccio (*Petasites albus* Gaertn.) e la

Adenostyles alpina (H. et Fing.), dai fiori bianchicci il primo, di un porporino pallido il secondo, la valeriana (*Valeriana tripteris* L.), carnicino pallida, vari ranuncoli e anemoni, bianchi, gialli e rosa-chiaro, la *Lychnis rubra* (Weig.) rosa-carico, e gli epilobi, fra i quali il più invadente è l'*Epilobium angustifolium* (L.) dalle foglie strette. In estate si mescola abbondantemente col tanaceto (*Chrysanthemum vulgare* Bernh.), e i fiori gialli di questo si frammischiano a profusione con quelli roseo-porporini dell' epilobio, formando fitte aiuole del più gradevole aspetto.

Pur avendo di mira soltanto le cose più appariscenti e più belle, che possono colpire il turista il quale non abbia intendimenti scientifici, non si può fare a meno di ricordare il *Lilium martagon* (L.), delizioso piccolo giglio pendulo di colore rosaceo-vinoso; l'aconito (*Aconitum lycoctomum* L.) col lungo stelo, alto oltre un metro, terminato da un bel grappolo giallo di fiori, la belladonna (*Atropa belladonna* L.), il bianco asfodelo (*Asphodelus albus* Mill.), la candida *Luzula nivea* (D.C.), e le molte specie di felci e di orchidee.

(*fot. Zangheri*)

VEGETAZIONE RIGOGLIOSA DI « CHRYSANTHEMUM VULGARE, PETASITES ALBUS », FELCI, ECC. NELLE RADURE DELLA FORESTA.

E dove l'acqua è vicina e il terreno si fa più umido, il farfaraccio — la robusta pianta acquatica, dalle larghe foglie rotonde del diametro che talvolta si avvicina al metro — si sparge a profusione, donando, anche fuori del tempo di fioritura, una sua particolare fisionomia all'ambiente. In questi medesimi luoghi, e specialmente lungo il fosso de l'Abetina, vegeta pure una modestissima pianticella dai minuscoli fiori gialli, la *Tozzia alpina* (L.), che non citerei neppure se non fosse un piccolo gioiello per rarità, e se Campigna non rappresentasse una delle poche ed isolate stazioni appenniniche ove la pianta cresce.

***

I turisti, che transiteranno domani per la comoda strada che si sta preparando alacremente, potranno controllare l' esattezza di questi accenni, che ho tentato di svolgere senza ombra di esagerazione. La natura ha profuso a Campigna tante bellezze da renderla un ambiente appenninico privilegiato; tutte bellezze che si mostreranno anche lungo la strada, come oggi si lasciano scorgere percorrendo le mulattiere e i sentieri, e che hanno ovunque per sfondo e per cornice la foresta, la quale si distende a perdita d'occhio a coprire le pendici di Poggio Scali, del Pog-

(fot. Zangheri)

L'ABETINA FRA CAMPIGNA E IL PASSO DELLA CALLA.

ove la foresta, non toccata dall' uomo da chissà quanto tempo, serba intatta la sua antichissima veste. Colà piante vetuste e colossali, ma nella loro vecchiezza ancora vegete e rigogliose, si mescolano a tronchi che hanno ceduto alla lotta col tempo e con gli elementi, o si frammischiano a fusti secchi e scortecciati, abbattuti al suolo e ivi giacenti da tanti e tanti anni. E sopra di essi, in questo ambiente vergine, dominano i muschi in coltri soffici, crescono i licheni in fitti strati, sorge rigogliosa una flora che tende a livellare e a ricoprire.

Così non uno, ma molti sono gli aspetti che offre Campigna, dalle parti più basse della sua foresta fino a quelle più alte che toccano lo spartiacque e i prati alpestri del crinale, i morbidi prati di *Nardus stricta* (L.) ed altre graminacee, soffici come cuscini, resi uguali dalla carezza del vento che senza tregua li sfiora e li pettina.

E quassù anche i panorami si allargano e si distendono, l'occhio può scorrere lontano sui due versanti appenninici. La quota 1494 presso la cima di Poggio Scali (m. 1520), per-

gione, della Calla, del Gabrendo, del Palaio, del Sodo de' Conti, di Piancancelli, ecc. E qua è cupa abetina, maestosa e silenziosa, più in là verde faggeta regolarmente tagliata e custodita. Ma non mancano punti (ad esempio « il Pentolino » a Poggio Scali), per la ripidezza delle pendici quasi impraticabili,

mette già una veduta d'insieme veramente stupenda. Più a nord la cima di Monte Falco (Falterona), alta 1657 metri, superando tutte le vette vicine, domina magnifica e maestosa questo ambiente pieno di verde, di silenzio e di pace.

PIETRO ZANGHERI.

I FAGIANI

ALLEVAMENTO E CACCIA

Questi splendidi gallinacei sono stati considerati sempre e dovunque come i re dell'alata selvaggina per gli smaglianti colori della livrea e per l'importanza del loro allevamento, in rapporto specialmente alla caccia, di cui costituiscono gli esemplari più ambiti da ogni proprietario di riserva.

Il fagiano comune (*Phasianus colchicus*, Linn.) viene considerato generalmente come il prototipo di questo genere, quantunque non sia in origine europeo; ma si è così bene acclimatato in Europa da vivervi e riprodurvisi presso a poco come nel paese originario.

Se dovessimo credere a Marziale, dovremmo ritenere importato nella Grecia questo splendido volatile da Giasone e dai suoi compagni. Leggiamo infatti negli « Epigrammi » che gli Argonauti, nella loro spedizione nella Colchide, trovarono molti di tali uccelli sulle rive del fiume Fasi (donde *phasianus*: fagiano), e ne portarono vari esemplari in patria sulla loro nave Argo.

(*fot. E. Biagini*)
FAGIANO VENERATO (PARTICOLARE DELLA TESTA).

Ad ogni modo, nella Grecia i fagiani dovettero essere uccelli conosciutissimi fino dai tempi più remoti, se li troviamo citati più volte da Aristofane nelle sue opere « Le Nuvole » e « Gli Uccelli », ed anche da Aristotele, che ne parla come di selvaggina assai comune ai suoi giorni.

I Romani non mancarono di apprezzare come si doveva la carne delicata e saporita di questo nobilissimo fra i gallinacei. Cesare lo introdusse nelle Gallie e in Germania; più tardi Carlo Magno non ne fece soltanto elogio nei suoi « Capitolari », ma lo propagò così bene nel suo vasto impero, che, dopo di allora fu trovato allo stato selvaggio in Austria, in Boemia, in Ungheria e abbondantissimo poi nel nord della Germania. All'epoca di Luigi XIV, questo aristocratico volatile formicolava addirittura nei boschi di Vincennes, tanto che il sovrano dei francesi pensò di popolarne anche i parchi di Versailles, a loro maggiore ornamento.

Attualmente il fagiano vive in quasi tutte le regioni temperate di Europa, e si potrà forse connaturare anche nei rimanenti paesi, dove la temperatura non varia troppo da quella del suo fiume nativo, Fasi (il moderno Rion), lungo le cui sponde si estende l'attuale Mingrelia, l'antica Colchide (Caucaso).

Allo stato libero, (ne furono trovati fino al sec. XVII sul Monte Argentario, in Toscana); qualche raro esemplare vive tutt'oggi in Corsica e forse alcuni rari individui esistono ancora in Calabria e nella Basilicata; ma oramai si può dire che questo volatile sia ristretto alle sole riserve di caccia dove i proprietari lo mantengono gelosamente con molte cure e non indifferenti spese.

L'allevamento del fagiano, per ornamento delle voliere dei parchi e dei giardini zoologici, e massimamente come selvaggina da ripopolamento, è stato introdotto in Italia da molto tempo; ma diverse sono ancora in merito le opinioni degli allevatori, per cui il metodo di allevamento varia, non solo per le

Addossate ai muri si disporranno poi molte serie di alloggiamenti più o meno grandi, alcuni dei quali serviranno all'incubazione, altri all'allevamento dei pulcini, altri ancora alla deposizione delle uova. Questi ultimi debbono avere una lunghezza di una ventina di metri, una larghezza di dieci circa e un'altezza di due almeno, affinchè il fagianiere vi possa circolare comodamente, senza curvarsi. D'ordinario si costruiscono in reti di filo di ferro, formando però di legno la parte inferiore dei tramezzi per circa un metro, perchè i maschi non si vedano e non si battano a colpi di becco. Al fondo si pone una tettoia, chiusa lateralmente, fornita di apposite cove, dove le femmine deporranno le uova. Si avrà cura di porre alcune pertiche orizzontali nell'interno, sulle quali i fagiani possano riposare di notte, come sui rami degli alberi allo stato di libertà; si forniscono infine di recipienti pieni di acqua e di cibo, e si procura di tenere erboso il piano interno. Le celle per le incubazioni debbono essere situate nella parte più solitaria della fagianaia e converrà farle meno ampie e munite di una celletta oscura nel fondo, precauzione utile per preservare la covata dalla luce troppo viva: in questo ridotto si pone la covatrice, e vi si tiene rinchiusa per tutto il tempo dell'incubazione. Tutto il terreno circostante, che non sia occupato dagli alloggiamenti sopra descritti, deve essere disposto in modo da accogliere le covate dei fagianotti, non appe-

(fot. E. Biagini)

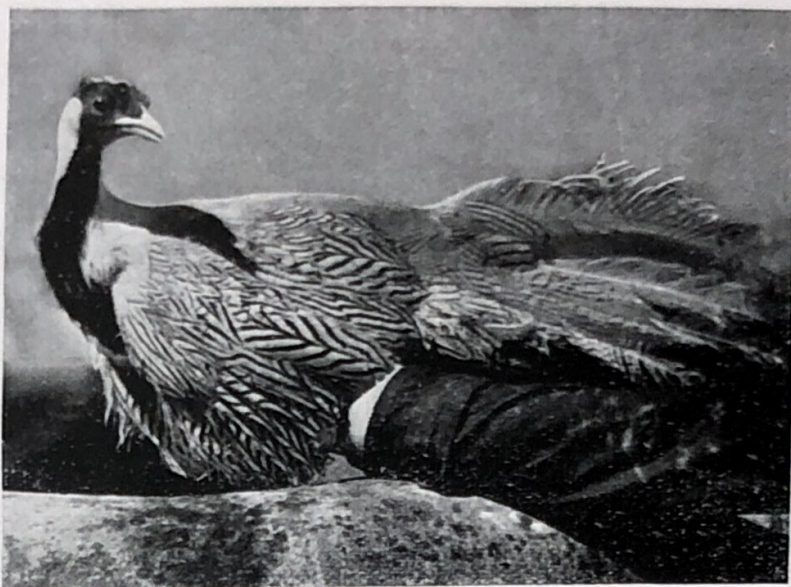
In alto: FAGIANO DORATO. - *In basso:* FAGIANO ARGENTATO.

operazioni materiali, ma anche per la scelta dell'ambiente da destinarsi all'uopo. In linea generale si può ritenere che il luogo più adatto per istallarvi una fagianaia sia un terreno collinoso e asciutto, intramezzato da terreni coltivati e da boschi di alto fusto, in mezzo ai quali saranno al momento opportuno liberati i fagiani adulti. È cosa essenziale che la località non manchi di acqua, specialmente nel periodo estivo di maggior siccità, perchè il fagiano possa poi vivervi bene e riprodursi ottimamente in libertà.

Per chi sia pratico, l'allevamento dei fagiani, non offre grandi difficoltà; però esso richiede senza dubbio molto discernimento nella scelta del cibo, a seconda dell'età dei pulcini, e questa è la cura a cui si deve porre la maggiore attenzione.

Non esiste forse altro gallinaceo che sia sottoposto a tanti pericoli quanto il fagiano, che risente moltissimo delle variazioni del clima e dalla temperatura e cade assai di sovente preda dei rapaci di ogni genere. La prima misura da prendersi sarà, quindi, quella di liberare tutti i terreni circostanti per quanto è possibile dagli animali nocivi: volpi, faine, donnole e uccelli rapaci. Trappole, veleno, buche interrate o trabocchetti, cani da seguito, ecc., ogni mezzo sarà buono, pur di conseguire lo scopo. E sarà pur bene circondare la fagianaia di un muro così alto, che non possa essere scavalcato nè dalle volpi nè dai gatti, ed alzarvi intorno una rete assai alta di filo di ferro, che abbracci tutto il terreno destinato all'allevamento.

na possano uscire a circolare all'aria aperta. Perciò in alcuni tratti si lasciano crescere folti cespugli, in altri si fa crescere un'erba minuta e tenera su cui i pulcini amano passeggiare beccandola, formando qua e là alcuni piccoli stagni guerniti di cannucce, la cui ombra sarà ricercata con piacere dai fagianotti nei meriggi più assolati.

Quando si vuole popolare una fagianaia si provvede una certa quantità di fagiane, che si chiudono in proporzione di quattro o cinque femmine per ogni maschio, a fine marzo-aprile, in ciascuna gabbia o alloggiamento da deporre le uova. E queste non tarderanno ad essere prodotte; da 8 a 10 uova per ogni femmina.

(*fot. E. Biagini*)
In alto: LA MAGNIFICENZA DEL PIUMAGGIO DEL FAGIANO ARGENTATO. - *In basso:* ANIMALI RARI: FAGIANO « VENERATO » DALLA LUNGHISSIMA CODA E DAGLI SCREZIATI COLORI.

Il fagianiere deve raccogliere le uova ogni sera, perchè altrimenti correrebbe rischio di trovarne qualcuno schiacciato il mattino seguente, e le confiderà alla cova di galline domestiche, già educate a ciò, in proporzione di 18 a 24 per ogni chioccia. Quando i pulcini siano nati, all'incirca dopo una ventina di giorni, si pone la madre in una cassetta portatile in cui si tiene prigioniera, praticando un passaggio all'estremità per cui i fagianotti possano uscire ed entrare a loro piacimento. Alcuni giorni dopo si può lasciare in libertà anche la madre, che difficilmente si allontanerà dalla sua casa, e che ogni sera andrà ad appollaiarvisi con la sua famiglia adottiva.

Nei primi mesi le attenzioni del fagianiere circa il nutrimento dei fagianotti non saranno mai troppe. Le uova di formiche sarebbero il cibo più indicato, come chi dicesse il latte dei piccoli fagiani, ma essendo spesso difficile il procurarsene a sufficienza, vi si sostituiscono i rossi d'uova di gallina cotti, farina di carne mista a mollica di pane e a lattuga tritata formanti un pastone di una certa consistenza. Bisogna aver cura di somministrare ai pulcini poco cibo per volta e molto di frequente: ciò risparmia loro qualche malattia e si sa infatti che allo stato di natura la madre li fa girare incessantemente, evitando di condurli dove il cibo è troppo abbondante. Dopo il primo mese si diminuisce la frequenza dei pasti; basterà somministrarli tre volte al giorno, ma più abbondantemente, aggiungendovi anche un po' di grano. In questo primo periodo i fagianotti sono di solito molestati da una specie di parassiti assai fastidiosa, che li potrebbe mettere in pericolo di vita senza un pronto rimedio. Per cui occorre fornire le cassette di sabbia, dove i pulcini si possano spollinare a loro agio, e di vaschette di acqua in cui possano bagnarsi. Giunti ai due mesi, i fagianotti sono soggetti a un'altra crisi, cioè il cambiamento della coda; crisi che si rende meno pericolosa, nutrendoli per un certo tempo allo stesso modo del primo mese con un pastone di uova sode con relativo guscio, farine carnee e verdure tritate. Indi a poco per volta si somministra sempre me-

(fot. E. Biagini)

« PHASIANUS COLCHICUS ».

no cibo ai fagiani che si vanno facendo più adulti, per costringerli a cercarselo da sè nelle vicinanze e ad assumere un carattere sempre più selvaggio, che dovrà poi salvaguardarli dalle molte insidie del bosco.

La stagione più indicata per liberare i fagiani, va dal gennaio a tutto marzo, cioè durante il periodo degli accoppiamenti.

Quando si vorrà ripopolare un terreno di fagiani, scelta la zona più centrale, possibilmente un fondo valle o una spianata in mezzo al bosco, si prepareranno delle piccole radure della grandezza di una comune carbonaia cospargendole abbondantemente di mangime: grano, granturco, vecce e simili.

I fagiani si libereranno all'imbrunire col seguente procedimento: si prendono a uno a uno, nascondendo loro la testa sotto un'ala, e si roteano celermente tre o quattro volte dalla parte dove hanno il capo sotto l'ala, poi si depongono in un cespuglio alla distanza di circa cinque metri l'uno dall'altro, mettendo un maschio in mezzo a quattro o cinque femmine.

La stessa operazione si ripete con gli altri gruppi: indi ci si allontana cautamente dalla località. Il fagiano, mezzo stordito dal movimento rotatorio fattogli subire, essendo buio rimarrà assopito: fattosi giorno andrà in cerca di nutrimento, e, trovato subito quello già apprestato, difficilmente si allontanerà dal luogo, ove si avrà cura di continuare a governarlo per qualche tempo.

Il fagiano comune da caccia è, come abbiamo detto, il colchico, oppure un incrocio tra il colchico e il torquato: ha abito molto variato, la testa e la parte superiore del collo di un verde smeraldo cangiante in azzurro o in viola; il petto, il ventre e i

(fot. E. Biagini)

UN PULCINO DI FAGIANO DI POCHI GIORNI.

(*fot. E. Biagini*)

A CACCIA DI FAGIANI IN UN BOSCO DI ALTO FUSTO.

(fot. E. Biagini)

DUE BRACCHI IN FERMA: I FAGIANI SONO LÌ PRESSO, NON SI VEDONO, MA LI SENTONO I CANI E TRA UN MOMENTO FRULLERANNO: IL CUORE DEL CACCIATORE BATTE VIOLENTEMENTE.

fianchi di un bel bruno-rossastro, ali dai riflessi d'oro e di smeraldo, coda lunga listata di nero, composta di diciotto penne con le due medie più lunghe.

La femmina, sia in questa come nelle altre specie, è più piccola e non ha nel piumaggio gli smaglianti colori del maschio; è di un grigio scuro rigato di rossiccio assai uniforme, più chiaro nel ventre e più scuro sul dorso.

Fa il nido per terra, rozzamente, nel bosco o tra i grani, deponendovi in media da 10 a 20 uova che sono più piccole di quelle delle galline, color bianco-olivastro sporco: l'incubazione dura 26 giorni. Pochissimo amorosa dei figli, li abbandona presto per andare in cerca di nuovi amori.

I fagiani preferiscono i boschi di alto fusto non tanto folti, ma con cespugli e pruneti in cui possano all'occorrenza nascondersi, vicini a terreni lavorati e a corsi d'acqua. Vivono solitarî e a coppie: volano poco e pedinano invece molto, e stanno quasi sempre razzolando la terra che è sotto i macchioni o fra i cespugli: dormono appollaiati sui rami più alti degli alberi.

La caccia di questo nobile volatile, che si fa col fucile e coi cani da penna, è tra le più dilettevoli e più proficue, quantunque non troppo varia. Il tiro è altrettanto facile sotto la *ferma* del cane, quanto difficile all'*aspetto*, in battuta; perchè allora il volo del fagiano spaventato acquista una rapidità eccezionale.

Occorrono cani di buon naso e buona gamba, che non si lascino ingannare dall'astuzia di questi abilissimi pedinatori che, fuggendo ora a dritta ora a manca, tracciano sul terreno una tale rete di passate da far confondere i cani delle migliori razze. Il cane che cacci col naso in alto o, come si dice in termine venatorio, « a vento » è forse da preferirsi in questo genere di caccia, a quelli che seguono terra terra la passata, come segugi. Il fagiano è un animale forte e di molta vitalità: occorre quindi del piombo assai grosso e temperato (almeno il n. 5) per abbatterlo, e anche con questo non si riesce tanto facilmente a fermarlo, specialmente quando viene colpito di punta nel petto.

Più che per la difficoltà del tiro, che non richiede eccessiva destrezza, il fagiano procura soddisfazione al cacciatore nella difficoltà della levata e nell'offrirgli poi il tempo di ben mirare librato in aria questo bersaglio magnifico, ad ali dispiegate e a coda tesa prima di premere il grilletto per farlo cadere.

(fot. E. Biagini)

I FIDI AUSILIARI DELL'UOMO NELLA CACCIA, A GUARDIA DELLE PREDE AGOGNATE.

Certo che l'emozione del tiro non è da paragonarsi neppure lontanamente a quella che procura il frullo della beccaccia da un macchione, o il volo improvviso di un branco di starne che si dispiega in un attimo a ventaglio, levandosi rumorosamente dalle zolle di un campo lavorato, ma il frutto che si consegue generalmente in ogni cacciata ai fagiani ripaga un po' delle emozioni mancate col magnifico colpo d'occhio che offre l'ammasso della selvaggina, che sul calar della sera accende di riflessi multicolori tutto il cortile della riserva, su cui è allineata.

Tra gli altri generi di fagiano, che servono oramai soltanto a ornare le voliere di parchi, di ville e di giardini zoologici, ricorderemo per la sua bellezza l'argentato (*Phasianus argentatus*) oriundo della Cina, dal mantello bianchissimo a riflessi metallici righettati di nero all' estremità delle penne, collo pure bianco, ciuffo nero, becco verde-giallognolo, guance rosse, petto nero con riflessi turchini. È il fagiano meno atto al volo, giacchè le sue ali sembrano troppo deboli per sostenere il peso del corpo: al contrario corre molto rapidamente e ha anche molta resistenza.

Più ancora dei suoi congeneri sembra inquietarsi nella conquista dei favori della fem-

(fot. E. Biagini)

RIPORTO ESEMPLARE.

mina e diventa oltremodo battagliero, coraggioso e perfino prepotente anche con l'uomo.

Allevato fino dai tempi antichissimi nel Giappone, il fagiano argentato fu importato nel sec. XV in Europa, dove si è riprodotto in grande abbondanza.

Il dorato (*Thaumalea picta*) ha una livrea così smagliante da non trovare riscontro in nessun altro genere di fagiani, e tale da meritargli veramente il nome di « dipinto », di « fiorito », di « tricolore », che gli viene attribuito nelle varie lingue delle diverse nazioni. Possiede un ciuffo di un bel giallo dorato, costituito da penne quasi filiformi, rivolte all'indietro: occhio pure giallo dorato, becco biancastro, gola rosso arancione sbarrata di nero e bluastra; dorso nella parte superiore verde metallico sbarrato pure di nero, inferiormente giallo dorato come il sopracoda. Ha il collo provvisto superiormente di collare (appartiene al tipo dei cosidetti « fagiani dal collare »), che risulta di varie file di penne giallo-aranciate, bordate di nero. La regione ventrale è di un bel rosso vivo, le remiganti e le timoniere della stessa tinta, marmorizzate di nero e di giallo oro.

Oriundo della Mongolia e in massima del centro della Cina, è stato introdotto in Europa pure verso il secolo XV, ed è oramai comune in tutte le voliere, giardini pubblici e zoologici.

Molto ardente in amore, diviene battagliero e conosce tutte le astuzie per mettere in mostra l'elegante piumaggio, durante il corteggiamento della femmina.

(*fot. E. Biagini*)
« FASIANUS COLCHICUS ».

Apprezzato fino dall'antichità per la sua bellezza (alcuni vogliono identificare nel fagiano dorato l'araba fenice), accoppiata alla bontà della carne, il suo allevamento è stato esteso su vasta scala, anche nei paesi di origine.

Il fagiano venerato (*Phasianus veneratus*), dal mantello tutto marmorizzato di bianco, di nero e di giallo, costituisce un meraviglioso insieme d'avorio, d'ebano e d'oro, e la sua lunga coda, di cui le penne medie misurano talvolta fino a due metri di lunghezza, gli donano un aspetto maestoso. Il nome, oltre che per questa ragione, pare che gli sia derivato dall'essere veramente venerato nei paesi d'origine del nord della Cina, donde fu introdotto in Europa e più precisamente in Inghilterra, nel 1830.

Tra gli altri generi, ricorderemo soltanto perchè più conosciuti e più comuni, il fagiano dal collare (*Phasianus torquatus*), più voluminoso dei precedenti, che si suole talora incrociare col colchico per avere dei prodotti più resistenti per la caccia; e il fagiano versicolore (*Phasianus versicolor*), di cui la livrea verde nerastra presenta dei magnifici riflessi violetti, ambedue oriundi della Cina.

Altri ve ne sarebbero, come il Veillot, il Soemmering, il Lady Amherst, ecc. che non si differenziano molto da quelli sopra citati, e sui quali non conviene trattenerci più distesamente, anche perchè sono molto meno diffusi e conosciuti.

ERMANNO BIAGINI.

PIAZZOLA - VILLA CAMERINI - VEDUTA DI PROSPETTO.

PASSEGGIATE NEL PADOVANO

UNA VILLA PRINCIPESCA SUL BRENTA

« PIAZZOLA, signora, non è che una borgata a dieci miglia da Padova, ove questo nobile Veneziano (Marco Contarini), che è ricchissimo, ha fatto costruire un superbo palazzo. Sono cinque anni che vi si lavora; ma, benchè il corpo principale del fabbricato sia stato disegnato dal famoso Palladio, questo miracolo d'architettura è quasi soffocato dagli ornamenti con cui il Contarini ha preso cura d'abbellirlo e dalle costruzioni che egli ha fatto aggiungere alle due parti ».

Così quel singolare tipo di avventuriero che fu Jacques Chassebras des Cremailles, il quale morì in prigione, alla Bastiglia.

Quand'egli scriveva, circa il 1681, il Magnifico Procuratore di S. Marco, Marco Contarini, era dunque nel pieno fervore della sua attività edificatrice, per cui dal semplice palazzetto, costruito pei suoi maggiori da Andrea Palladio nel 1546, egli voleva trar fuori la più fastosa dimora signorile, che fantasia di principe potesse imaginare. Così sul fianco sinistro del palazzo fece gettare una vastissima ala; e poi, scavalcata la strada con un ampio cavalcavia, andò ad attaccarsi ad un superbo emiciclo di portici, che cingeva da un lato la piazza, e ch'egli pure aveva fatto costruire. Edificò ancora un ricovero per *putte*, che si chiamò « Luogo delle Vergini », un teatro piccolo e uno grande, una chiesa; e fece sistemare all'intorno peschiere e giardini.

Ma la sua età era quella del gusto corrotto; e così sulle linee semplici e corrette della primitiva costruzione palladiana si andarono addensando gli ornamenti e le sovrastrutture, pagando il tributo all'imperante barocco. Tale la rivediamo ancora oggi, che un sapiente restauratore ha ridato alla villa, ereditata in condizioni deplorevoli, la fastosa grandiosità di un tempo, e insieme ha fatto del paese circostante, già centro di modesta agricoltura, un alveare umano, ronzante di giocondo e illuminato lavoro.

Varchiamo dunque il monumentale cancello e fermiamoci un momento ad ammirare l'amplissimo giardino e la superba mole. Di faccia a noi, al di sopra di una spaziosa gra-

IL MONUMENTALE CANCELLO DELLA VILLA, VISTO DALL'INTERNO.

dinata e terrazza, il corpo centrale dell' edificio, che porta alla base, in una vecchia lapide, la sua data di nascita: 1546; ai fianchi, la fuga simmetrica delle due ali; sulla destra, la *Galleria dei Principi* che s'attacca al cavalcavia e raggiunge il porticato della piazza; sulla sinistra il tempietto dorico consacrato alla memoria del duca Silvestro Camerini, il primo dei nuovi signori, quei Camerini che risuscitarono Piazzola dall' abbandono in cui era caduta.

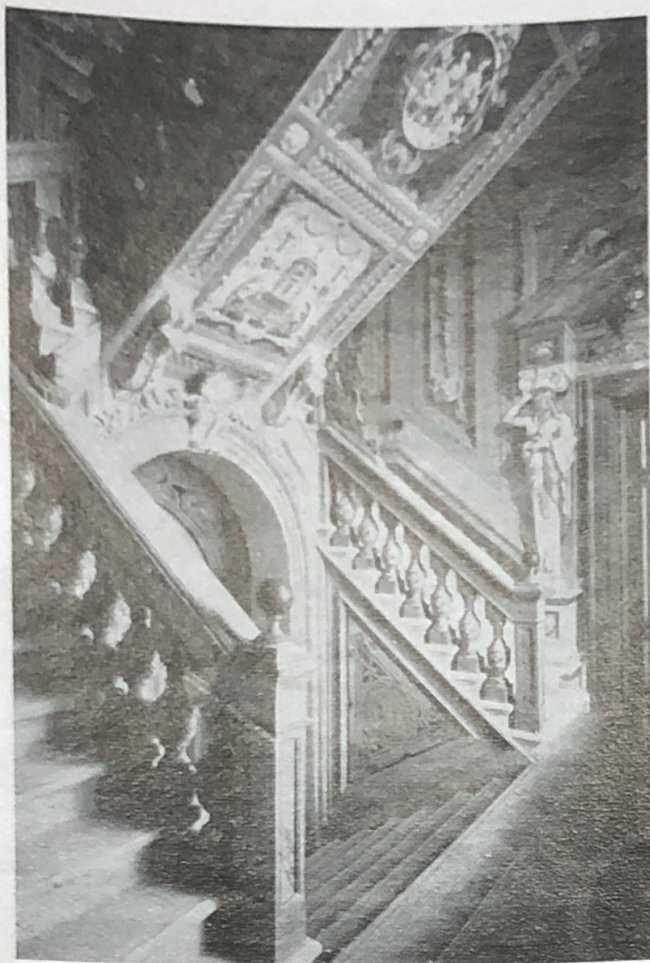
Entrando nell' edificio, ci accoglie anzitutto un atrio, sorvegliato da due leoni di bronzo; si passa poi in quella ch' era la grande curiosità del palazzo: la *Sala delle audizioni.* Per questi Contarini, ferventi e appassionati cultori di musica, il Palladio aveva costruito al primo piano questo vasto e monumentale salone per gli auditori, di puro stile cinquecentesco, con arcate, colonne, nicchie popolate di statue, e un gran ballatoio a mezza altezza. I suonatori non stavano qui, ma al piano soprastante nella cosidetta *Sala della chitarra* che ripete, infatti, nella struttura la sagoma di una chitarra rovesciata, corrispondendo il pavimento al piano superiore di questo strumento musicale.

A mezza altezza sono anche qui quattro ballatoi, per i quattro suonatori, o gruppi di suonatori, componenti il quartetto: e il soffitto ha tante fessure longitudinali, a cui sono appoggiati in posizione obliqua degli assiti. Le onde sonore, salendo verso la vòlta, e percuotendo contro gli assiti, si riflettono sul pavimento e, imboccando un gran foro centrale, discendono nella Sala delle audizioni. Mercè questo miracolo di tecnica, le note dei quattro strumenti del quartetto non si sovrappongono e confondono, ma rimangono distinte, per fondersi soltanto nell' orecchio dell' ascoltatore. Complesso acustico veramente unico al mondo, che l' attuale proprietario e restauratore, il duca Paolo Camerini, pensa di rimettere in onore, in occasione di prossime feste dedicate al grande di Piazzola, Andrea Mantegna.

Ma non è soltanto questa singolare costruzione che testimonia la passione dei Contarini per la musica; sullo stesso piano una lunga galleria porta ancora adesso il nome di *Sala degli strumenti,* perchè in essa Marco Contarini aveva adunato da ogni parte d' Italia e di fuori i più eccellenti strumenti musicali: liuti, viole, clarini, flauti e perfino una

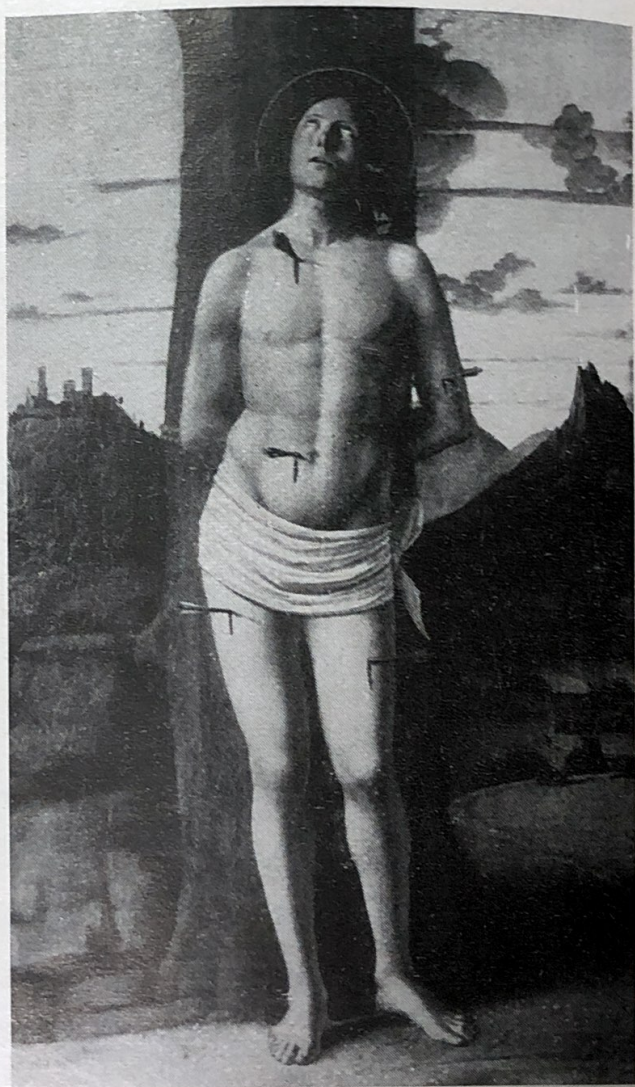
LA SALA DELLE AUDIZIONI.

(fot. Giov. Scarabello)

IL CORTILE DEL LUCGO DELLE VERGINI.

LA SCALA AFFRESCATA DA DOMENICO TORTI.

splendida raccolta di sedici spinette dipinte e intarsiate. Ciascuno di questi strumenti portava nell'interno l'attestato di appartenenza: *Stromento Contareno de Piazzola*. Purtroppo, col declinare dei nobili padroni la preziosa raccolta andò dispersa; e solamente qualche pezzo, salvato dal naufragio, ha trovato sicuro asilo al Museo Correr di Venezia.

Per altro la villa conserva tali e tanti altri oggetti di ammirazione, che non è il caso di soffermarci troppo a commemorare quelli scomparsi. Basterebbe la biblioteca. Questa è stata ora tutta quanta raccolta e disposta in cinque gallerie. Sono 40.000 volumi, che formerebbero la disperazione e l'invidia di ogni più dovizioso bibliofilo. Mille incunaboli (fra cui un Petrarca del 1470, e il Dante del La Magna con nove incisioni del Botticelli), una raccolta dei Giolito, editori veneziani del Cinquecento, che è fra le più complete che si conoscano (su 2000 libri di loro edizione, ne mancano qui forse solo 300), collezioni intere degli Aldi, dei Giunta, degli Stefani, degli Elzeviri, dei Comino, del Bodoni, a cominciare da quell'*Omero* bodoniano, che è comunemente riputato, dal punto di vista tipografico, il più bel libro che si conosca, ed è certamente stupendo. Nel mezzo della galleria centrale vigila questa documentazione degli sforzi dell'umano pensiero, il *Cristo* del Bistolfi, la cui riproduzione in bronzo è fuori all'aperto, nel mezzo dell'isola del lago.

Per una scala di gusto pompeiano si discende dalla biblioteca al primo piano, e ci si porta all'estremità dell'ala destra, alla *Sala di Proserpina*, per cominciare da qui la visita delle stanze. Dopo aver guardato un istante fuori dalla finestra, alla peschiera sottostante, dove si muovono lente e gravi delle carpe gigantesche, vi voltate per dare un colpo d'occhio al cammino che dovrete percorrere: e restate attoniti. L'ala destra, il corpo centrale, l'ala sinistra, in dritto filo, vi spalancano davanti la fuga delle loro stanze, qualcosa come 178 metri di prospettiva: più che le Procuratie veneziane. Allora soltanto avete un'idea della vastità della villa principesca.

PIAZZOLA - QUADRERIA. IL S. SEBASTIANO ATTRIBUITO AD ANTONELLO DA MESSINA.

La *Sala di Proserpina* è affrescata da pennello della scuola di Giulio Romano; il pittore ha ritratto nel soffitto Plutone sul carro, che ghermisce la dea, con bellissimo effetto di scorci. Nelle vetrine sono disegni e incisioni, che ricordano i fantastici trattenimenti di teatro, di balli, di finte battaglie navali, con cui Marco Contarini rallegrò nel 1685 Ernesto Augusto Duca di Brunswich, suo ospite per otto giorni (1). In altre vetrine delle sale seguenti sono invece i libretti delle opere scritte appositamente per il Teatro Grande di Piazzola; mentre gli spartiti, che formavano quella famosa raccolta nota sotto il nome di *Codici Contariniani*, sono ora alla Marciana.

Dalla Sala di Proserpina comincia dunque il pellegrinaggio attraverso le stanze del primo piano, che costituivano l'appartamento di ricevimento: la *Sala dei mosaici*, colle pareti e col soffitto lavorati a mosaico, e, in vetrina, un magnifico piviale del secolo XVII, trapunto in seta e oro, opera delle pazienti ricamatrici del « Luogo delle Vergini »; la *Sala delle Cariatidi* con vigorose figure della scuola di Giulio Romano; la *Sala dei Baccanali*, i cui affreschi arieggiano assai da vicino quelli di questo pittore nel Palazzo del Te a Mantova; la *Sala della Caccia* con movimentate scene venatorie, le quali richiamano singolarmente certe incisioni del libretto d'opera *Berenice*, tanto da far supporre che questo incisore e questo pittore siano la stessa persona.

Percorsa l'ala destra, ci si ritrova nel corpo centrale, e ci si apre davanti il salone da ballo, con un magnifico pavimento a piastrelle, che sembra un tappeto, con fastosi stucchi seicenteschi alle pareti, e con quattro medaglioni nella vòlta, che sono attribuiti a Paolo Veronese. Di qui comincia l'ala sinistra e nuovo spettacolo per gli occhi: nella

(1) Queste feste straordinarie furono descritte dal contemporaneo F. M. Piccioli nel suo libretto *L'orologio del piacere*, stampato appunto a Piazzola nel 1685, e adorno di otto grandi tavole, di cui alcune qui si riproducono.

(*fot. Giov. Scarabello*)

LA SALA DEGLI STRUMENTI.

SALOTTO DELLA MADONNA: IL BASSORILIEVO DI DONATELLO.

FESTA NAUTICA IN ONORE DEL DUCA DI BRUNSWICK, A PIAZZOLA.
(DA UNA STAMPA DELL'EPOCA).

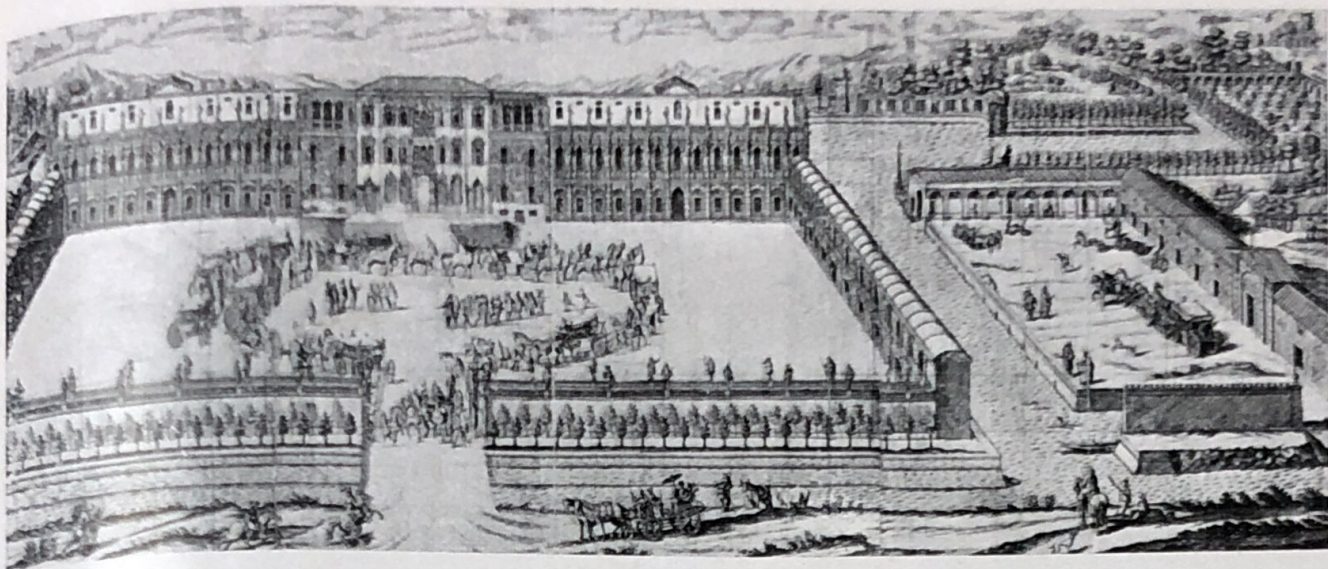
Sala delle maioliche sono alcune pregevolissime piastrelle con scene di caccia, che stavano per pavimento nei così detti *Stanzini principeschi*, e che l'attuale proprietario, per salvarle da rovina, ha fatto trasportare qui e incastrare nelle pareti; nella *Sala dei disegni*, stampe, incisioni, rami del Reni, del Guercino, dell'Albani, di Salvator Rosa, e, sotto vetro, quattro carte da giuoco dipinte, quattro preziose superstiti di un mazzo che doveva essere d'inestimabile valore, come dice la sigla che le fregia: *A. M.*, Andrea Mantegna; nel *Salotto della Madonna*, vuoto, disadorno, nudo, un solo pezzo, ma che basta a dare a questa saletta lo splendore di un tempio: la Madonna col Bambino, di Donatello.

Al centro di quest'ala sinistra, per una bella e originale scala dipinta a fresco da Domenico Torti, si scende al piano sottostante, ch'è quasi completamente occupato dalla quadreria. Contiene opere che appartenevano già ai Camerini, e opere che l'attuale *dominus loci* ha, con sapiente ricerca e generosa larghezza, raccolto. Tutte le scuole, tutte le tendenze, tutte le età sono rappresentate; e v'è il *Ritratto di Cardinale* di Raffaello e la *Sofonisba* del Procaccini, la *Madonna col Bambino* di Bartolomeo Veneto e il *Suonatore di flauto* attribuito al Giorgione, una *Sacra famiglia* del Tintoretto e la *Toeletta di Venere* dell'Albani, un *Ratto delle Sabine* della maniera di Poussin e un *S. Sebastiano con S. Ambrogio* oggetto della più disperata ricerca della paternità, perchè l'uno lo attribuisce a Giovanni Buonconsiglio, l'altro ad Antonello da Messina, il Venturi a Francesco Morone, e Andrea Moschetti a Bartolomeo Mantegna. E anche la scultura vi è rappresentata, da Sansovino al Bistolfi, da Giovanni Dupré al Monteverde.

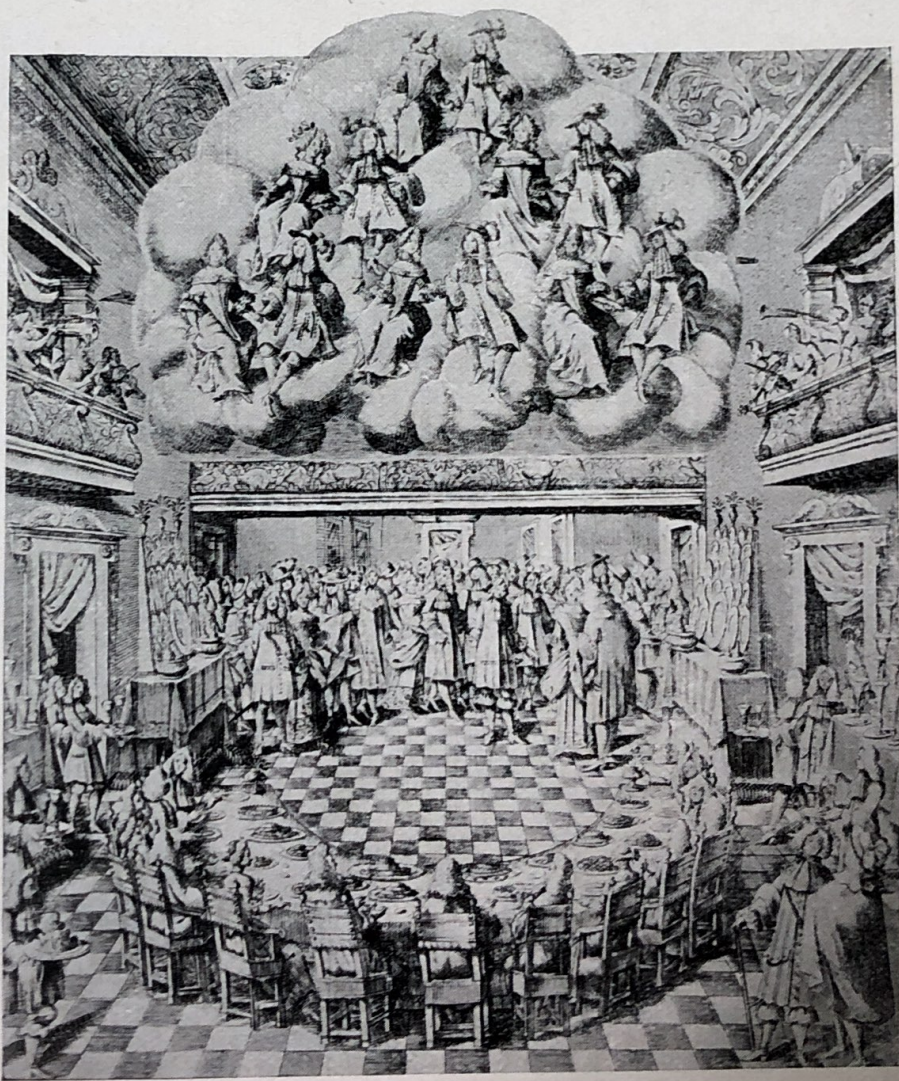
Ma quando l'ospite cortese vi ha mostrato tutta la fuga delle stanze e tutta la raccolta delle opere d'arte, allora riaccompagnandovi nella *Sala delle audizioni*, vi spalanca le tre grandi vetrate, e vi dice con compiacenza:

— Ecco il trittico più bello.

Per i tre vani, lo sguardo spazia sul parco immenso, un parco di 120 ettari, dove arte e natura hanno adunato tutto ciò che può servire alla gioia degli occhi e all'esercizio dei muscoli. Davanti a voi, in dirittura, un viale di tre chilometri che porta all'ippodromo e poi ai boschi sulla riva del Brenta; sotto a voi la gran vasca della fontana e le aiuole di verdure, disegnate nel gusto del Seicento; a destra e a sinistra prati e ciuffi d'alberi, fra cui si celano i campi per tutti gli *sports*: toboga, tennis, tiro al piccione, pattinaggio, pista per i cavalli; laggiù il laghetto artificiale, con la verde isola nel mezzo, e, al sommo di essa, il bronzo del Bistolfi; lontanissimi, sfumati all'orizzonte i monti, i gloriosi monti nostri: Pasubio, Cengio, Grappa, Tomba, Montello.

Se poi vi sporgete un poco dalla balaustra, vedete di scorcio bacini d'acqua o peschiere perfettamente ripristinati; e non durate fatica a rievocare colla fantasia le magnifiche feste che vi si svolgevano all'epoca del grande *Procurator*, quando i fastosi bucintori, fantasticamente illuminati, popolavano quelle acque, e vi si rappresentava la battaglia delle galere veneziane contro le fuste barbaresche,

L'ARRIVO DEL DUCA DI BRUNSWICK A PIAZZOLA. (DA UNA STAMPA CONTEMPORANEA).

e da certe zattere all'intorno le « putte » lanciavano in aria olii odoriferi, « affinchè l'esalazioni fumose causate dallo scoppio de sbari non si rendessero alle nari nauseose ». Per queste feste e per gli spettacoli teatrali, Marco Contarini si trovava ad avere talvolta perfino 500 ospiti; e li allogava nelle grandiose *Foresterie*, che aveva fatto costruire sulle ali del palazzo e sui portici di piazza; e, magnifico e accogliente, non respingeva le richieste d'invito, da cui era sollecitato: solo esigeva che ciascuno lo domandasse per sè, personalmente.

Quale parte, nella storia della musica, Piazzola abbia rappresentato nel sec. XVII, all'epoca del suo grande mecenate, ogni più modesto studioso conosce. Nel Teatro Grande, ora distrutto, avevano luogo spettacolose rappresentazioni, con opere scritte appositamente per esso oppure già conosciute, e con tale ampiezza di mezzi che neppur a Venezia era consentita: basti dire che sul palcoscenico potevano manovrare fino a 500 persone, e in certe scene comparivano cavalieri, amazzoni, cocchi trascinati da destrieri, e perfino orsi, cervi e cinghiali vivi. Nel Teatro Piccolo, invece, si davano spettacoli più intimi e raccolti, e quasi con qualche sapore d'avanguardia, tanto da far presentire il pas-

UN PRANZO NELLA SALA DELLA MUSICA; I SUONATORI SUI BALLATOI, I CANTANTI SOSPESI IN ALTO TRA FINTE NUVOLE. (DA UNA STAMPA DEL TEMPO).

LA BIBLIOTECA.

saggio dal melodramma alla opera buffa. Questo Teatro Piccolo (o *Secondo teatro,* come lo chiamavano allora) era annesso al *Luogo delle Vergini,* perchè le fanciulle qui ricoverate dovevano, secondo il desiderio del loro protettore, dedicarsi, se ne avessero avuta attitudine, alla musica e al canto; e poi prodursi, di fronte a pubblico ristretto, sulle scene di questo minor teatro. Di esso, e dell'intero *Luogo,* qualche avanzo resta anche oggi; e percorrendo il cortile a vasto porticato, o ammirando la scala di bella architettura, possiamo imaginarci con quanta larghezza il Contarini avesse provveduto anche a questa specie di conservatorio femminile.

***

La visita è finita. Ma se, nell'accomiatarvi, voi ripeterete a Paolo Camerini la vostra ammirazione per tutti i tesori d'arte che avete ammirato, non lo vedrete forse soddisfatto. Legittima compiacenza è quella di avere ripristinato un monumento che andava in ruina, e di avere ricollocato le edizioni rare e le tele illustri nei saloni dove, fino a pochi lustri addietro, s'ammonticchiavano gli arnesi rustici e i sacchi di frumento; ma cagione di ben altro orgoglio è quello di aver redento un paese povero e malsano, di avergli donato un'agricoltura progredita e un'industria adeguata, procurando lavoro e benessere a undicimila creature umane.

GIULIO REICHENBACH.

PIVIALE LAVORATO NEL « LUOGO DELLE VERGINI » (SECONDA METÀ DEL XVII SEC.).

LA VIA AURELIA « OSPEDALETTI-BORDIGHERA ». - LA SEDE STRADALE IN CORSO DI SISTEMAZIONE, POCO DOPO IL PONTE SUL RIO PALETTA. - IN PRIMO PIANO, A DESTRA, COLTURE DI GAROFANI E MARGHERITE; IN FONDO, MONTE NERO E PUNTA MIGLIARESE.

LA VIA AURELIA

DA SANREMO ALLA FRONTIERA

Da Roma ad Arles.

La strada militare che da Porta Aurelia, nei pressi di Castel Sant'Angelo, correva al mare e, seguendo le insenature tirrene, raggiungeva in un primo tempo « Pisae » e « Genua », con il progredir dei traffici e delle conquiste delle Aquile Romane arrivò, costeggiando il « Ligustinus sinus », a « Savo » (Savona), « Albium Ingaunium » (Albenga), « Albium Intimelium » (Ventimiglia), « Nicaea » (Nizza) e, oltre il Varo, « Antinopolis » (Antibo), « Forum Julii » (Frejus), a quei tempi porto e importante arsenale romano, quindi a « Telo Martia » (Tolone), e « Massilia » (Marsiglia), nel « Gallicus sinus », raggiunse in fine « Arelate », la moderna Arles, nei Pirenei orientali, ai confini con la « Hispania ».

L'apertura di questa strada fu attribuita al Censore L. Aurelio Cotta, e se ne indicò la data tra il 241 e il 152 a. C., ma odierni accurati studi portano a concludere che nulla si sa nè nei riguardi del promotore, nè circa la precisa data di costruzione. Qualunque ne sia la genesi, la Via Aurelia assurse ben presto a grande importanza civile e militare; militare sopra tutto, e per essa transitarono gli eserciti dei più famosi capitani, da Giulio Cesare al ventiseienne generale Bonaparte, nell'invasione italica del 1796.

Nuovi fastigi.

Se la Via Aurelia dovette rinunciare ai bellici fastigi dei secoli che furono, vanta pur sempre ai nostri giorni quelli incruenti ma di non minor valore, di una arteria di capitale importanza commerciale ed industriale, di

LA VIA AURELIA « OSPEDALETTI-BORDIGHERA ». - ALLARGAMENTO IN ROCCIA DEL PIANO VIABILE A PUNTA MIGLIARESE, CURA « AMMAZZATOIO ». MURAGLIONI DI SOSTEGNO A MARE.

go in Italia ». Oggi però si può tirare un bel sospirone di letizia e dimenticare le giustificate geremiadi, sepolte ormai nell'oblio, come non pochi altri tristi ricordi del passato.

L'Azienda Autonoma Statale della strada.

Giova ricordare come nel marzo 1928, con una lucida relazione dell'on. Giuriati, allora Segretario di Stato ai Lavori Pubblici, venne presentato ed approvato dalla Camera dei Deputati, il progetto di Legge che creava l'Azienda Auton. Statale della Strada.

Capo lista delle 73 strade qualificate per legge come statali, venne posta la *Via Aurelia;* e il primo colpo di piccone fu proprio dato in questa via e nel tronco che più di ogni altro, per ovvie ragioni ed esigenze di traffico e di turismo, reclamava un pronto riattamento, e che era stato già posto in evidenza negli articoli sovra ricordati, quello che corre dal Ponte di San Luigi — frontiera politica con la Repubblica francese — a Sanremo.

Da allora i lavori di riattamento furono ala-

un'arteria turistica per eccellenza, che amorosamente allaccia Roma eterna a Livorno, Pisa, Viareggio, Spezia, Genova, Alassio, Sanremo, Ospedaletti, Bordighera, per non citare che qualche perla della preziosa collana mediterranea. Una strada, infine, di grande comunicazione internazionale che unisce Italia e Francia attraverso la incantevole Costa Azzurra dei due Paesi.

In quali miserevoli condizioni fosse ridotta nell'ultimo tratto questa arteria vitale, ebbi occasione di prospettare nei fascicoli di luglio, novembre e seguenti 1925 dell'« Alber-

GRAFICO DELLE LIVELLETTE DELLA VIA AURELIA FRA SANREMO E IL CONFINE ITALO-FRANCESE.

LA VIA AURELIA « VENTIMIGLIA-CONFINE ». - LOCALITÀ MURO ROSSO, PRIMA DELLA FRAZIONE CANARDA-LATTE. ASSESTAMENTO DEL PIANO VIABILE, MURAGLIONI A MARE ED A MONTE, GIARDINETTI IN PRIMO PIANO A SINISTRA.

cremente continuati e portati a termine conforme il programma stabilito, sì da poter essere inaugurati il 28 ottobre ultimo scorso, in occasione dell'anniversario della Marcia su Roma, con l'intervento del Prefetto d'Imperia, e con una vibrante cerimonia, degna del solenne avvenimento, che coronava — in misura superiore ad ogni più rosea speranza, si può dirlo subito — i voti trentennali della popolazione di Imperia, della Liguria, degli amanti della strada di ogni regione d'Italia, dei turisti tutti, regnicoli o di fuori via.

Da quanto diremo in appresso, vedrà il lettore se vi sia esagerazione in queste affermazioni. Ci sia consentito intanto di fare un passo indietro per porre in evidenza quale «era» e quale «è» la situazione.

Come era la strada.

Il turista che, a piedi o con un mezzo qualsiasi di trasporto, avesse percorso in passato il tratto della carrozzabile da Sanremo alla frontiera, non poteva non rendersi conto della tortuosità del tracciato, delle curve senza ombra di sopraelevazione, spesso rientranti, con conseguente scarsissima visibilità per chi doveva percorrerle, sviluppate sui molteplici corsi dei torrenti o tra le continue sinuosità della costa. Il turista in questione avrà potuto ben sorprendersi per la insufficiente larghezza della sede stradale — in non pochi tratti ridotta a poco più di 3-4 metri, raramente superiore ai 6, dei quali però meno di 5 adibiti al transito — e non gli saranno sfuggite le diverse paurose strozzature che si incontravano lungo gli abitati del percorso.

Il medesimo transitante ricorderà pure le eccessive pendenze e contropendenze, la irrazionale primitiva sistemazione del piano viabile compresso, come esso era, alla bell'e meglio a «macadam» (quando lo era), con la logica conseguenza di non infrequenti buche, fosse, avvallamenti e via di seguito, senza contare l'accecante polverone sollevato dal proprio o dall'altrui veicolo, densa nube fedele che, col bel tempo, accompagnava il malcapitato da un capo all'altro della strada carrozzabile; se poi pioveva (e tanto peggio dopo una pioggia), la deficienza del deflusso delle acque, non rendeva meno penoso il percorso.

Particolarmente penosa poi la sorte del modesto pedone che, assai spesso, non poteva fare assegnamento nemmeno sul più elementare dei marciapiedi per rifugiarvisi.

Come è oggi la strada.

Sviluppo del tracciato. - Il 4 dicembre 1928 l'Azienda Autonoma Statale della Strada, fece consegna all'Impresa dei lavori del tratto che da Ospedaletti arriva alla frontiera con la Francia, dello sviluppo stradale di m. 17.430 (compreso il bivio S. Ampeglio-Piazza Mercato a Bordighera). Nel luglio 1929 venne fatta consegna all'Impresa dell'altro tratto Ospedaletti - Sanremo, della lunghezza di m. 3102, cosicchè, in totale, a 20 chilometri e 532 metri ammontava il tracciato da assestare, esclusi i due lunghi tratti comunali, in prolungo della Via Aurelia, attraverso gli abitati di Bordighera e Ventimiglia.

LA VIA AURELIA « VENTIMIGLIA-CONFINE ». *In alto*: RETTIFICA DI UNA CURVA PERICOLOSA IN REGIONE « MORTOLA ». A SINISTRA, VILLA BELVEDERE, PALMIZI E FIORI SULLE TERRAZZE CHE FIANCHEGGIANO LA STRADA. IL RELITTO DALL'ALLARGAMENTO STRADALE È ORA SISTEMATO A GIARDINO. - *In basso*: LOCALITÀ TRA LE FRAZIONI DI LATTE E GRIMALDI: NUOVO PONTE SUL RIO SORBA, SPOSTAMENTO DEL PIANO VIABILE, RELITTO A SINISTRA SISTEMATO A GIARDINO.

Larghezza della strada. - La larghezza della carrozzabile venne portata da un minimo di 8 a un massimo di 11 metri, e precisamente di m. 11,15 in tutto il tratto da Sanremo a Ospedaletti, nel quale tronco la carreggiata risulta di m. 9,25 compreso il binario della tranvia, mentre nel rimanente della carrozzabile, da Ospedaletti al confine, la detta carreggiata varia, come minimo, dai m. 7,50 ai 6,50.

Le curve. - Le curve, il grande problema di tutte le strade, specialmente se turistiche, furono portate da Ospedaletti a Sanremo, a un raggio minimo di 75 m. e dai m. 40 ai 50 nel rimanente del percorso, con qualche sporadica eccezione, sia per l'andamento planimetrico — come al cavalcavia sul Nervia e sulla Ferrovia di Stato presso Ventimiglia — sia per la conformazione geologica della zona e per il sensibile dislivello — come verso la frontiera dal ponte Potasso a quello sul Sorba — tale che l'aprire curve a grande raggio avrebbe condotto a ingentissime spese. Il raggio, in queste ultime località, fu giocoforza ridurlo a soli 30 m., assicurando però una sufficiente visibilità mercè opportuni allargamenti agli approcci raccordanti le dette curve.

Abbiamo sin qui precisati i raggi minimi delle curve; è ora doveroso aggiungere che sono numerosi quelli dai 100 ai 400 metri, e, da Ospedaletti a Sanremo, persino di 500 metri. Inutile dire che tutte le curve vennero sopraelevate all'esterno in relazione al raggio.

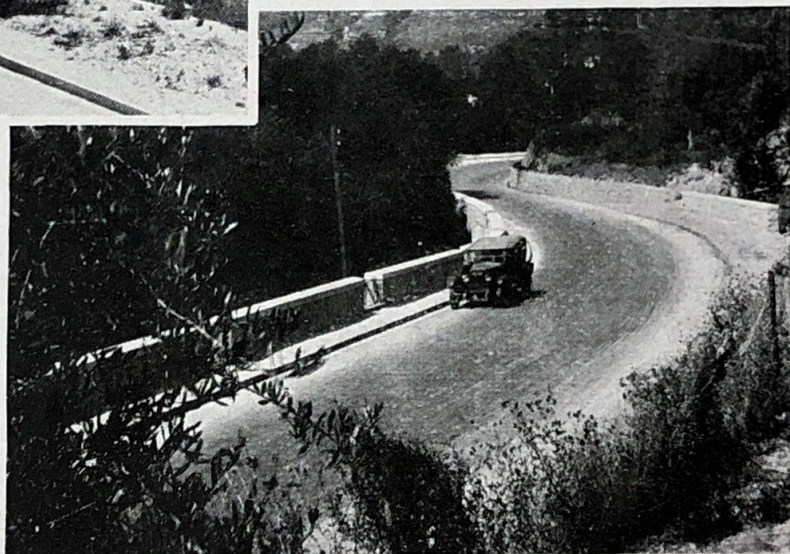
Il pedone. - Il derelitto pedone non è stato dimenticato, e un buon marciapiede rialzato segue tutto il percorso — meno qualche insopprimibile intermittenza — per uno sviluppo di 21.000 m. l. di bordura e con una larghezza variante da uno a due metri.

Accidentalità. - Da Sanremo a Ospedaletti l'andamento, da prima pianeggiante, con pendenze dall'1 al 3 % arriva al 3,7 % a Capo Pino, quota 45.70 s. m. Tra Ospedaletti e Bordighera, malgrado dislivelli rilevanti (quota 55 s. m. al Giunchetto, Acque solforose) le pendenze non superano il 4,8 %. Da Bordighera al Ponte di S. Luigi l'andamento pianeggiante si prolunga sino al cavalcavia che sovrapassa la Ferrovia di Stato dopo il Nervia (quota 16,10 s. m.) e diviene assai accidentato dopo l' abitato di Ventimiglia; sale a 75,50 alla Caserma Carlo Alberto per raggiungere poi i 158 m. s. m. dopo la frazione di Latte, alla curva della Croce; ciò nulla meno, con opportuni trasporti di terra, le pendenze si mantengono tra il 5-6 % e arrivano eccezionalmente al 7 % al suddetto passo della Croce.

Pavimentazione.

La sede stradale. - Essa occupa 145.000 mq. ed è stata sistemata da un capo all'altro, con un sottofondo di ottimo pietrame (24.000 mc.), un buon «macadam» di pietrisco ad acqua, compresso (mc. 42.000), ed un trattamento superficiale di emulsione bituminosa a freddo, ottenendo soddisfacenti risultati non ostante il traffico eccezionale che giornalmente si svolge su tutto questo tronco stradale, vuoi per esigenze commerciali, con i tre mercati-fiori della regione (Sanremo-Ospedaletti-Ventimiglia), vuoi per l'intenso movimento turistico. Per assicurare maggiore resistenza al tratto Bordighera-Ventimiglia, sovraccaricato da un forte carriaggio animale e disturbato dalla linea tranviaria, verrà sperimentato (e sarebbe bene che l'esperimento fosse prolungato a tutta la linea) il trattamento superficiale con spalmatura bituminosa « Colfix », che in molte applicazioni ha dato eccellenti prove di resistenza.

Principali opere d'arte. - Constano di muraglioni ciclopici che costeggiano dal lato del mare buona parte della strada; tagli di roccia di migliaia di mc.; livellamenti, ponti, tombini, fogne, cunette, drenaggi e via di seguito.

Per rettificare un'ansa pericolosa della vecchia strada venne costruito sul Rio Peletta, all'entrata ovest di Ospedaletti, un ponte ad arco scemo di 29 m. di luce, saetta di metri 2,60 mediante gettata monolitica di cemento semiarmato, dello spessore di m. 1,20 all'imposta e 0,90 in chiave; larghezza del piano viabile m. 9,50 con due marciapiedi di m. 1,20; carreggiata netta m. 7,10.

LA VIA AURELIA «VENTIMIGLIA-CONFINE». *In alto:* CURVA ASSESTATA SUL RIO POTASSO; PONTE E MURAGLIONI (ALTRO PUNTO DELLA VECCHIA STRADA TRISTEMENTE FAMOSO COME QUELLO DELLA CROCE, PER LETALI ACCIDENTI AUTOMOBILISTICI). - *In basso:* LOCALITÀ TRA PORTA CANARDA E LATTE. CURVE IN PROSSIMITÀ DEL RIO POTASSO.

Per sopprimere il passaggio a livello nell'abitato di Bordighera, venne tagliato, con trincea aperta ed un escavo di oltre 10.000 mc., un costone di arenaria digradante sino al mare, affiorante in roccia l'esdosso della sottostante galleria ferroviaria, e costruito un alto muraglione per contenere la scarpata del piazzale del vecchio Borgo sopra Capo Ampeglio.

LA VIA AURELIA « VENTIMIGLIA-CONFINE ». - SISTEMAZIONE DEL PIANO VIABILE AL BIVIO CHE CONDUCE ALLA FRAZIONE MONTANA DI GRIMALDI.

ora la continuità dell'intenso traffico internazionale che si svolge su questa strada, non è il caso di lesinare elogi sia all'Impresa sia all'Azienda Stradale.

Sistemazioni supplementari.

A rimuovere alcuni contrasti, resi stridenti dalla bellezza dei lavori compiuti, occorre sistemare a Punta Migliarese, presso Bordighera, il cavalcavia che sovrapassa la linea ferroviaria Venti-

Per chi ama le cifre.

Il movimento di materiale assommò a mc. 181.000; il calcestruzzo a mc. 19.000; le murature a secco, a mc. 8,500; il pietrame e pietrisco occorso a mc. 127.000 ed il legname a mc. 450; il materiale metallico a kg. 95.000.

Fra rulli compressori, scaricatori, motopompe, carri botte, autobotti, frantoi a motore, motocompressori, perforatori e autocarri, furono ben 37 le macchine impiegate.

I lavori vennero organizzati su 4 cantieri; vi furono adibite da 24 a 36 squadre di operai, il cui numero variò, conforme l'urgenza e la importanza delle opere, da un minimo mensile, compresi i dirigenti, di 172 a un massimo di 905, con la media di circa 530, sorvegliati dagli ingegneri ed assistenti dell'Impresa e col controllo dei tecnici dell'Ente Autonomo Statale della Strada.

L'importo complessivo dei lavori non sorpasserà i 20 milioni di lire.

Quando si pensi che l'imponente sistemazione, condotta col ritmo accelerato proprio del « novus ordo », venne compiuta in poco più di 20 mesi, senza sospendere di una sola

LA VIA AURELIA « VENTIMIGLIA-CONFINE ». - IN VISTA DELLA COSTA AZZURRA FRANCESE. LA SINISTRA DELLA STRADA SISTEMATA A GIARDINI E BELVEDERE. LOCALITÀ GRIMALDI.

LA VIA AURELIA «VENTIMIGLIA-CONFINE». - ALLARGAMENTO DEL PIANO VIABILE DOPO «LA CROCE». LAVORI DI ASSESTAMENTO IN CORSO DI ESECUZIONE. SULLA COLLINA CHE CHIUDE L'ORIZZONTE, A MEZZA COSTA, LA FRAZIONE «GRIMALDI».

miglia-Genova, cavalcavia strettissimo, che forma con la strada una « S » veramente pericolosa.

Urgono poi altri lavori, per ora in sospeso: eliminare le strozzature tuttora esistenti prima e dopo del cavalcavia-ponte sul Rio Sasso, nonchè allargare i ponti sul Nervia e sul Roia. Per quello sul Nervia è in progetto una nuova arcata, richiesta dal regime impetuoso del torrente in piena, mentre il ponte sul Roia, il cui lavoro verrebbe assunto dal Comune di Ventimiglia, sarà fatto appena ottenuto il concorso finanziario dalle competenti autorità.

Visione di bellezza.

Ma questi sono nèi che scompariranno e che per intanto nulla tolgono al pregio di questo tratto della *Via Aurelia,* che si snoda superbo e signorile come il viale di un gran parco principesco, tra il susseguirsi di giardinetti rigogliosi di piante sempre verdi, sorti come per magìa, non nei soli punti più salienti dal lato turistico, ma nella maggior parte delle aree di relitto risultanti dagli sventramenti stradali: un'arteria fra il verde, arricchita da qualche fontana e da sedili nei luoghi più panoramici; una strada ove le spallette dei muraglioni verso monte, condotti a rustico nei collegamenti a cemento col pietrame. sono state coronate, da un capo all'altro del tracciato, da piante succulente e da penduli gerani.

È ben d'uopo riconoscere che i lavori furono condotti a termine con senso d'arte e d'amore, con raffinatezze di esecuzione in tutti i particolari costruttivi.

Aggiungasi, a quanto sopra, l'incanto insuperabile del paesaggio che da ogni lato, da Sanremo al Ponte S. Luigi, offre la nostra Riviera col suo mare azzurrissimo dalle trasparenze cristalline, cui fanno fronte le rudi propaggini rocciose della costa, corrugate da anfratti orridi e pittoreschi, con le retrostanti colline rallegrate da lussureggianti colture floreali, dai giardini delle numerose ville incoronate di chiari ulivi, di profumate mimose, di esotici palmizi e di giganteschi eucaliptus, che in buon accordo con i rustici pini fanno lieta compagnia al turista. Visione di sogno rallegrata dai popolosi abitati: cittadine, importanti

LA VIA AURELIA AL CONFINE. ALL'IMBOCCO DEL PONTE S. LUIGI, VENENDO DALLA FRANCIA. SISTEMAZIONE DEL PIANO VIABILE SINO ALLA LINEA DI CONFINE.

frazioni, grossi borghi, che tutti, dal più al meno, vantano, nel loro « curriculum », patenti araldiche di molti secoli.

Voti e conclusioni.

Mentre siamo certi che l'A.A.S.S. manterrà la perfetta efficienza della strada, non possiamo fare a meno di esprimere un voto: che a completare e a rendere duratura la bellezza di questo tronco, l'Azienda Autonoma Statale della Strada compia il sacrificio di rinunziare al provento dipendente dai canoni sulla pubblicità — come glie ne dà diritto il paragrafo « d » dell' art. 16 della legge che ne stabilisce i diritti ed oneri — e con senso superiore d'arte, cooperi alla difesa del paesaggio, così spesso manomesso in Italia e fuori, e « proibisca » lungo questo tratto della Via Aurelia la grave stonatura dei cartelloni reclamistici. Sarà questo, diciamolo pure, un nuovo lusso della nuova Italia, che ci sarà indubbiamente perdonato e che verrà approvato dalla maggioranza dei turisti.

Ed ora il benevolo lettore tiri le somme e vegga se v'era ombra di esagerazione in quanto dicevamo in principio, e dica se non abbiamo ragione di concludere, affermando che questo tronco, chiamato a nuovo splendore, della millenaria Via Aurelia, è divenuto una delle più belle e artistiche nonchè turistiche arterie stradali che esistano, non solo nel nostro Paese. Essa è un campione superbo di quanto sappia fare la genialità latina, e ragione di legittimo orgoglio per l'Italia Fascista.

PAOLO STACCHINI.

(fot. Muraro)

PANORAMA DI ASIAGO INVERNALE.

ASIAGO
CENTRO SPORTIVO INVERNALE

Quando si voglia salire sull'Altipiano dei Sette Comuni per via ordinaria, le strade certamente non mancano; e se un imbarazzo c'è per il turista, non è che quello della scelta. Poche zone delle nostre Alpi — e forse nessuna — sono tanto ricche di vie d'accesso e di comunicazione come questa. La guerra, che s'è combattuta aspramente su quei monti, per tre anni, ha molto contribuito allo sviluppo della viabilità; ma anche prima — un po' anche per ragioni militari, essendo l'altipiano zona di confine — le strade abbondavano; ed è interessante ricordare che Ottone Brentari nella sua « Guida di Bassano e dei Sette Comuni » stampata quasi mezzo secolo fa, nel 1885, elenca e descrive oltre una ventina di strade che, partendo dalle diverse località della pianura e delle valli circostanti, conducono sull'altipiano, per fare quasi tutte capo ad Asiago.

Quella rete di strade, già allora assai ricca, oggi è ancora più fitta e più perfetta, ed è essa che, con la bellezza panoramica dei monti, con le risorse naturali del clima e dell'aria, con l'interesse storico dei luoghi, ha contribuito a fare la fortuna turistica di Asiago e del suo pittoresco territorio, fortuna accentuatasi in questi ultimi anni con la rinascita magnifica della città e con lo sviluppo degli sport invernali che sugli ottimi e splendidi campi di neve dell'altipiano vicentino hanno trovato un terreno ideale.

Un patrimonio stradale incomparabile.

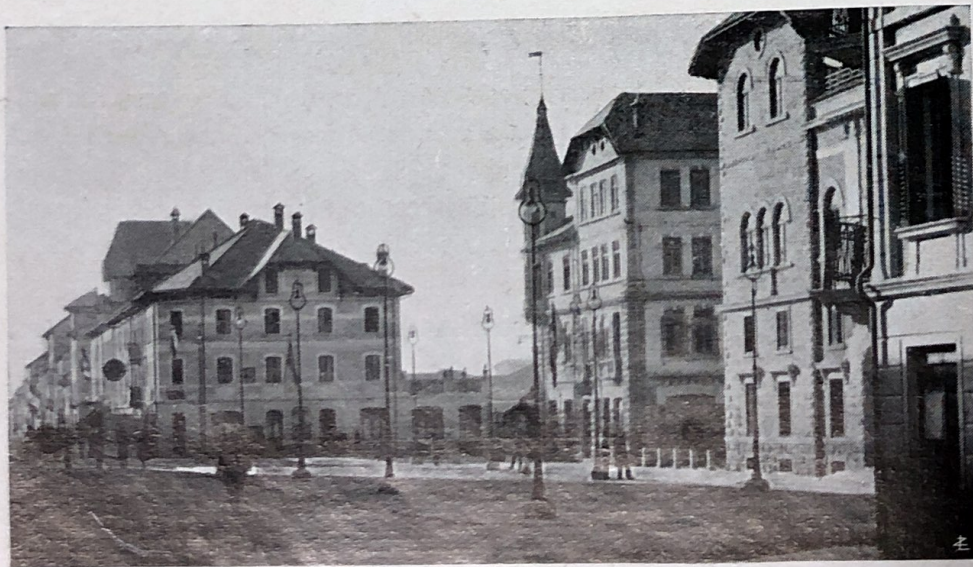
Dovendo parlare di Asiago sotto l'aspetto turistico, s'è voluto mettere in primo piano l'elemento « strade » perchè esso è uno dei fattori principali della sua pronta rinascita e della sua valorizzazione. La guerra che ha distrutto le case, rovinati i campi e i boschi, ha lasciato però un patrimonio stradale in-

comparabile. Non solo le località della parte mediana dell'altipiano, ma quasi tutte le più alte vette delle montagne si possono ora comodamente raggiungere con tutti i mezzi di trasporto, rendendo in tal modo agevole la visita a luoghi che nell'anteguerra erano accessibili soltanto a chi faceva dell'alpinismo. L'opera grandiosa svolta dal nostro Esercito prima della guerra con la costruzione di strade di accesso alle opere di fortificazione delle vecchie frontiere, è stata continuata con alacrità durante l'invasione e portata a compimento dal nostro Genio Militare dopo la vittoria, col ripristino e il riattamento delle più rovinate.

Lungo sarebbe fare anche il solo elenco di tutte le strade costruite sull'Altipiano dei Sette Comuni prima e durante la guerra, e che attualmente sono mantenute in buono stato e percorribili; non sarà invece privo di interesse l'accennare alle principali vie d'accesso che si offrono al turista per salire sull'altipiano. Va ricordata in primo luogo la ferrovia Vicenza-Thiene-Rocchette-Asiago e la ferrovia della Valsugana per coloro che provengono da Venezia, da Padova o da Trento. Abbiamo poi, fra le strade ordinarie: la provinciale detta del Costo che parte da Vicenza e sale ad Asiago per Thiene e Caltrano; la Vicenza-Breganze-Lusiana-Asiago; la Arsiero-Pedescala-Roana-Asiago con la deviazione secondaria da Arsiero per San Pietro di Val d'Astico; la Marostica-Asiago, che a Crosara si biforca in due rami, uno passante per Lusiana e l'altro per Conco; la Bassano-Conco-Asiago; le due strade che salgono dalla Valsugana, una partendo da Valstagna e l'altra da Primolano, e che si congiungono a Foza per proseguire per Gallio e Asiago; e infine la Trento-Lavarone-Asiago per il passo di Vezzena e la Val di Assa.

Sia d'estate che d'inverno parecchie di queste strade sono percorse da numerosi e comodi servizi pubblici. Sulla linea ferroviaria Rocchette-Asiago funzionano nel periodo invernale quattro coppie di treni che facilitano l'affluenza degli sciatori provenienti anche dalle città lontane del Veneto, dell'Emilia e della Lombardia; corse automobilistiche si effettuano giornalmente e per tutto l'anno sulla Vicenza-Lusiana-Asiago, da Padova per Bassano e Asiago e da Arsiero ad Asiago per Rotzo e Roana; nel periodo estivo altre linee pubbliche si aggiungono a queste, tra cui una proveniente da Trento e Lavarone, mentre d'inverno ai servizî ordinari si aggiungono quelli domenicali straordinari in partenza da Vicenza, Padova e Bassano a cura di locali imprese automobilistiche, che possono provvedere al trasporto di un numero notevole di persone e che mandano ad Asiago da ognuna di tali città una quindicina di macchine, praticando ai gitanti prezzi ridottissimi.

Antiche glorie e nuove risorse.

Un altro fattore della ben meritata fortuna turistica di Asiago e del suo altipiano è dato dalla posizione centrale rispetto alla regione veneto-trentina, posizione che ne rende facile e rapido l'accesso da ogni parte grazie a tutte quelle strade che abbiamo elencate, e che sono d'inverno tenute accuratamente sgombre dalla neve. Questa regione — ricca di storia e di tradizioni, popolata fin dai primi secoli dell'Era Volgare da genti di varia e incerta origine, che molto argomento di studi e di dispute hanno dato agli storici; costituitasi in Reggenza all'inizio del secolo XIV dopo una serie di diverse e brevi dominazioni e datasi spontaneamente, al principio del secolo successivo, alla Sere-

(*fot. Muraro*)

ASIAGO - LA PIAZZA STATUTO.

(*fot. Bonomo*)

ASIAGO - LA PIAZZA PRINCIPALE COL NUOVO PALAZZO DEL COMUNE

nissima, che le assicurò un lungo periodo di pace e di benessere economico — questa zona dei Sette Comuni vicentini, rivestita di boschi e di prati, ha nell'industria casearia e in quella del legno, oltre che in quella turistica, le fonti principali della sua ricchezza.

Asiago è un importante centro agricolo di montagna dove il commercio del latte e dei suoi prodotti si esercita su larga scala. Ai boschi vastissimi e rigogliosissimi dell'altipiano la guerra, come è noto, ha recato danni non lievi, specialmente a quelli ch'erano più vicini alla città. Tuttavia, mentre per il rimboschimento delle intere zone colpite c'è tutto un fervore d'iniziative e una perfetta organizzazione, che già ha dato i suoi frutti con splendide e vaste piantagioni, è bene ricordare che il commercio del legno si esercita ancora abbondantissimo e che la piccola industria è diffusa tra le laboriose popolazioni dell'altipiano, dal quale provengono tanti di quegli umili, ma utili e ingegnosi oggetti di legno che sono caratteristica e vanto dell'artigianato vicentino. L'abbondanza delle erbe aromatiche che crescono all'ombra dei boschi, ha dato vita ad un'altra industria, quella dei liquori, ed alcuni prodotti di Asiago, veramente ottimi e squisiti, godono nella regione veneta, e anche fuori, di meritata rinomanza.

L'esistenza sull'altipiano di Asiago di molte località rese storicamente gloriose e famose dalle vicende aspramente combattute dell'ultima guerra, ha contribuito a richiamare nella zona in quest'ultimo decennio, oltre ai soliti turisti ed ai villeggianti, pellegrinaggi devoti, sia ai cimiteri dove riposano a migliaia i nostri eroici fratelli, sia ai campi di battaglia che portano i nomi quasi leggendari di Monte Cengio e di Monte Zebio, di Ortigara e di Sisemol, di Magnaboschi e di Campomulo, di Col del Rosso e di Cima Echar, delle Melette di Gallio e di monte Val Bella, di Lemerle e di Zovetto.

La stessa conca di Asiago è stata, come si sa, teatro di lotte sanguinose. Infatti, dopo che l'offensiva nemica del maggio 1916, lungamente studiata e preparata, condotta con forze soverchianti, sostenuta da un formidabile schieramento di artiglieria e dai forti di Vezzena e di Luserna ebbe a vincere l'accanita resistenza dei nostri, questi si ritiravano, dopo aver conteso a palmo a palmo il terreno agli Austriaci, sulla catena boscosa a sud della città; da questa linea i nostri iniziarono poi la vittoriosa controffensiva che li riportava in possesso di Asiago, ridotta purtroppo ormai ad un cumulo di rovine fumanti.

(*fot. Bonomo*)
ASIAGO - GARE DI SCI SUL CAMPO DI VAL MADDARELLO.

La città risorta.

Da quelle rovine Asiago è completamente e rapidamente risorta. Questo sanno tutti gli Italiani; ma quale sia, in quale veste si presenti al visitatore la nuova Asiago — cui Benito Mussolini ha conferito nel 1924 il titolo di città — nessuno può immaginare se non ha visto. Si tratta infatti, non più di un grosso paese di montagna dalle costruzioni caratteristiche ma vecchie e disordinatamente disposte, ma di una vera città, ordinata secondo moderni criteri costruttivi, con strade larghe e ben tracciate, fiancheggiate da edifici tutti nuovi ed eleganti, che hanno una linea architettonica ben definita e che col largo impiego dei colorati marmi locali e con l'adozione dei tetti spioventi conferiscono alla città uno stile suo proprio, discutibile forse in qualche dettaglio, ma che nell'insieme piace, e danno alla città stessa un volto luminoso e sorridente. Dal suo martirio e dalle sue ceneri la città è risorta più bella: *ex igne splendidior*. Un piano organico di ricostruzione ha guidato il sorgere della città nuova, piano che ha avuto di mira essenzialmente quattro cose: riaprire le strade con larghezza sufficiente, ma non esagerata; ottenere un buon impianto di fognatura sia principale che secondaria; limitare lo spostamento delle strade preesistenti e quindi anche dei fabbricati; migliorare l'andamento altimetrico della zona abitata, togliendo o colmando in modo da eliminare le depressioni esistenti nell'Asiago dell'anteguerra. Superata la fase preparatoria, amministrativa e tecnica, i lavori cominciarono all'inizio del 1921, e dopo tre anni la città nel suo complesso poteva considerarsi ricostruita. Lo sviluppo è continuato anche dopo, e continua ancora oggi che Asiago conta quasi 1300 fabbricati, dei quali il più cospicuo, il Palazzo del Comune, veramente splendido e degno di una grande città, è stato inaugurato nell'autunno del 1929 alla presenza del Principe Ereditario.

Alla rinascita edilizia ha fatto seguito immediatamente la rinascita turistica. Asiago e le altre località minori dell'altipiano erano già frequentate prima della guerra come centri di villeggiatura estiva, meno come luoghi spor-

(*fot. Muraro*)
ASIAGO - LA STAZIONE SOTTO LA NEVE.

(*fot. Muraro*)

ASIAGO - IL LAGHETTO GHIACCIATO DI LUMIERA SUL QUALE SI DIVERTONO GLI APPASSIONATI DEL PATTINAGGIO.

tivi invernali. C'erano sì moltissime e belle ville sulle alture che circondano la verde conca ondulata dove si adagia la città, ma in compenso gli alberghi erano piuttosto scarsi e modesti. Orbene, col risorgere della città sono risorte le ville, ma il patrimonio alberghiero è aumentato e migliorato in proporzioni ben maggiori. Asiago conta ora una quindicina di buoni alberghi, oltre le trattorie e le pensioni, e con la sua nuova struttura edilizia si è messa in grado di far fronte degnamente alle sue funzioni di centro turistico che deve ospitare, sia d'estate sia d'inverno, un considerevole numero di forestieri. La media annua in quest'ultimo periodo è stata di 50.000 presenze, cifra notevole, alla quale si è arrivati in conseguenza del grande sviluppo che hanno preso negli ultimi anni gli sport invernali, i quali hanno avviato verso Asiago una corrente turistica più fluttuante, ma forse più numerosa ancora di quella estiva.

A ricevere questa nuova corrente e a soddisfarne le giuste esigenze, Asiago s'è disposta con prontezza: tra alberghi, pensioni e case private la città può fornire alloggio a circa 1500 forestieri; le camere degli alberghi riscaldate a termosifone, che due anni fa erano appena una trentina, oggi sono quasi quattrocento. Perciò lo sciatore che va ad Asiago, sa che può contare non soltanto su splendidi campi di neve che gli consentono, sia la tranquilla passeggiata, sia le folli velocità e le audaci acrobazie, ma anche sopra un comodo alloggio dove non manca nessuno dei conforti che il turista e lo sportivo oggi esigono.

Un magnifico centro invernale.

Come centro sportivo invernale Asiago ha avuto i suoi timidi inizi prima della guerra. Le prime gare di sci sull'altipiano si ebbero nell'inverno del 1909-10, appena la ferrovia a cremagliera ebbe reso più facile l'accesso alla zona, la quale per la struttura ondulata del terreno prativo, liscio e morbido, si rivelò subito come una delle più propizie alla pratica del bellissimo sport. Fu allora che si costituì lo « Sci Club Veneto », di cui fu primo presidente l'asiaghese comm. dott. Attilio Colpi; e tra i primi sciatori che si cimentarono sui campi di Asiago è da ricordare il compianto on. Chiggiato. Quelle prime gare ebbero uno sviluppo modesto, ma ordinato: qualche diecina di persone, non più. Il campo di Bellocchio ebbe tuttavia il suo primo brillante battesimo e le gare sortirono

(*fot. Bonomo*)

ASIAGO - BIANCHE DISTESE ONDULATE E CUPE MACCHIE DI BOSCHI.

lo scopo per il quale furono indette: quello di far conoscere un esercizio che non era soltanto uno sport, ma anche un praticissimo mezzo di locomozione invernale in alta montagna. I nostri montanari fino allora quasi non conoscevano lo sci, o lo praticavano ben poco. Da allora esso divenne popolarissimo, sopra tutto perchè vi si appassionarono i giovani che fecero subito prodigi superando i maestri.

Tale spontaneo fervore della gioventù montanara per lo sci trovò nuovo impulso negli esercizi invernali militari che si iniziarono contemporaneamente sull'altipiano vicentino e sui campi del Piemonte. I giovani del luogo vedevano con meraviglia e con invidia gli alpini volar da una balza all'altra e penetrare in certi recessi che erano fin allora ritenuti inaccessibili d'inverno. Vollero allora mettersi in gara con quelli, e la gara fu favorita con premi, perchè le si volle dare carattere d'istruzione premilitare, intuendosi quanto sarebbe stata utile per i futuri soldati; e oggi infatti, con la esperienza di quattro anni di guerra prevalentemente alpina, si può dire che quelle prime gare furono una vera scuola di ardimento e di eroismo. Stazioni di sci non ce n'erano allora in Italia che a Bardonecchia, Lanzo e Roccaraso; nessuna nel Veneto, perchè Cortina d'Ampezzo era ancora soggetta all'Austria ed aveva anch'essa appena iniziato la sua trasformazione invernale che oggi la mette alla pari con Saint-Moritz e in testa a tutte le stazioni italiane. E fu proprio il generale Cantore, che oggi guarda con compiacenza dal suo alto monumento alla regina delle Dolomiti redenta, fu proprio il generale Cantore, apostolo entusiasta dello sci e propugnatore convinto del campo di manovra sull'altipiano vicentino, a convincere il Comando del Corpo d'Armata di Verona a scegliere Asiago come campo invernale per le sue truppe.

Dopo la lunga interruzione dovuta alla guerra — durante la quale però lo sci fu, anche sull'altipiano di Asiago, di grande ausilio ai nostri soldati — l'attività sportiva fu ripresa e divenne di anno in anno più intensa facendosi la passione e la pratica dello sci sempre più popolari ed estendendosi dai montanari ai cittadini, dai ricchi ai giovani delle classi medie e anche alle donne. Asiago aveva tutti i titoli per diventare uno dei principali e dei più frequentati centri sportivi in-

LA CONCA DI ASIAGO RICOPERTA DI NEVE.

vernali: il terreno in primo luogo, che è certamente il migliore di tutta la regione veneta, e la posizione centrale dell'altipiano rispetto a questa regione, ad esso congiunta da una serie numerosissima di eccellenti strade. Il Campo del Bellocchio, vicinissimo alla città e già praticato prima della guerra, fu rimesso in ordine e migliorato, tanto che fin dal 1922, mentre ancora la città era in via di ricostruzione, vi si disputarono le prime gare di carattere locale.

Nel febbraio del 1926, anche per rendere omaggio alla città risorta, si svolse ad Asiago la grande adunata nazionale degli sciatori con la disputa di importanti gare. Altre adunate e competizioni furono organizzate negli anni successivi, e tra esse, nel 1928, la prima adunata nazionale dei Dopolavoristi, che vide lo svolgimento di animatissime gare alle quali parteciparono quasi un migliaio di concorrenti. In tale occasione fu inaugurato il nuovo splendido campo di Maddarello, che si trova in una valletta distante meno di un chilometro dal centro della città e alla quale si arriva per una bellissima strada. Il campo di Maddarello, che sembra conformato espressamente dalla natura per servire al suo scopo, è uno dei migliori d'Italia; la sua pista, a giudizio dei competenti, è tra le più veloci e consente allo sciatore di raggiungere le velocità massime. Su di essa l'anno scorso si è disputato il campionato nazionale di discesa e di velocità, che sarà ripetuto anche quest'anno in febbraio. Anche il trampolino di Maddarello è dei più perfetti e fa raggiungere senza sforzo i cinquanta metri di salto e superarli.

In virtù di questi due campi — quello del Bellocchio, più comodo, più facile e per la sua conformazione molto adatto anche a ricavare delle sicure piste per le slitte, e quello di Maddarello più indicato per gli sciatori provetti e audaci — in virtù di questi due campi, Asiago si è messa anche tecnicamente in prima linea tra le stazioni sportive invernali d'Italia. Inoltre essa offre all'appassionato della neve tutta la sua vasta conca ondulata e l'estensione ancora più vasta dell'altipiano, ricco di itinerari sciistici interessanti e vari, che si inoltrano anche nel mistero silenzioso dei boschi di abete e di pino e arrivano fin sui monti più alti, dai quali è dato di godere visioni panoramiche d' incomparabile bellezza sulle Piccole Dolomiti vicentine e sulle valli trentine.

Le principali correnti sciistiche che affluiscono ad Asiago — dove la neve resta in permanenza dal dicembre al marzo, abbondante

(*fot. Bonomo*)

ASIAGO - LA PISTA E IL TRAMPOLINO DEL CAMPO DI MADDARELLO IN UNA GIORNATA DI GARE.

e spesso fresca — provengono da Vicenza, da Padova, da Venezia, da Verona, da Trieste, dal Polesine, dall'Emilia e anche dalla Lombardia. Le comitive più numerose si hanno naturalmente la domenica; ma c' è sempre, per tutta la durata della stagione, anche una discreta colonia stabile di sciatori che si trattiene per lunghi periodi alloggiando negli alberghi che, come abbiamo detto, offrono all'ospite il conforto desiderabile. Le autorità locali e gli enti turistici nulla trascurano per rendere gradito e comodo il soggiorno agli ospiti; così mentre dalla stazione ferroviaria al campo di Maddarello oltre alla normale strada di accesso per autoveicoli ce n'è un'altra riservata alle slitte; per coloro che amano il pattinaggio sul ghiaccio si è provveduto poi a sistemare il laghetto di Lumiera, che è vicinissimo alla città.

Appena risorta a nuova vita, Asiago dunque conosce già un ritmo d'attività turistica e sportiva assai intenso, e già s'è accinta a studiare i problemi del suo ulteriore sviluppo che la faranno più grande e più bella. Distrutti in gran parte i boschi ch'erano più vicini alla città, si è da qualche anno iniziata la loro reintegrazione creando un parco comunale sopra un'altura prossima alla stazione, intorno al monumento dedicato agli eroici Fanti della Brigata Regina. Un altro parco è stato formato intorno alla Villa Comunale, luogo di ritrovo estivo con saloni per ballo e pattinaggio e con campi di tennis. Questa Villa Comunale, che si trova in una bella posizione a pochi minuti dalla città, si ha in animo di trasformarla in albergo e di costruire in sua vece, quale luogo elegante di ritrovo e di divertimento, un Kursaal nel centro della città, che potrebbe rimanere aperto anche nella stagione invernale. A ciò si aggiunga che è allo studio un piano di ampliamento della città, il quale contempla la creazione di altre zone sistemate a parco e la formazione, accanto ad esse, di quartieri con ville e giardini; e non è di secondaria importanza, agli effetti della fortuna e dello sviluppo turistico di Asiago, il progetto di elettrificazione della ferrovia di Rocchette, la quale dovrebbe passare interamente alla gestione statale. Come si vede, la buona volontà e l'iniziativa ad Asiago non mancano.

Il lavoro e il progresso compiuti in pochi anni in ogni campo dalla gloriosa e ridente città, danno sicuro affidamento che anche per le nuove opere si passerà presto dai progetti ai fatti.

GIUSEPPE SILVESTRI.

LA VITA DI UN GHIACCIAIO

Generalmente, quando si pensa ad un ghiacciaio si ha l'idea di qualche cosa di così freddo e di così... morto, che sembra impossibile possa parlarsi di una sua vita. Eppure anche il ghiacciaio ha il suo ciclo vitale, cioè nasce, vive e muore come ogni altra cosa del mondo; anzi esso attraversa una serie di fasi e di fenomeni che è assai interessante osservare anche se solo fugacemente.

Anzitutto il ghiacciaio ha un'origine così bella, così pura, così — direi — artistica che forse nessun'altra cosa sulla Terra può vantarne l'eguale. Sono infatti leggeri e quasi invisibili vapori acquei dell'aria che, nelle alte regioni della nostra atmosfera, quando si trovano — non soltanto d'inverno, ma quasi in ogni stagione dell'anno — in condizioni di temperatura abbastanza bassa, inferiore a 0°, invece di condensarsi semplicemente in goccioline e darci la pioggia, si concentrano geometricamente in mirabili cristallini svariatissimi, elegantissimi (fig. 1 e 2) che, mentre scendono lentamente in basso, si raggruppano assieme in fiocchi, finchè, come nevicate più o meno abbondanti, vengono a posarsi sul terreno, ammantandolo a poco a poco d'una bianca e soffice coltre di neve.

Se nelle nostre regioni di pianura o di collina le nevicate sono limitate essenzialmente a due o tre mesi dell'anno, in alta montagna invece, sopra i 2500-3000 metri, ogni precipitazione atmosferica è piuttosto nevosa che non piovosa; quando da noi in basso piove, lassù generalmente nevica o nevischia. Inoltre, mentre la nostra neve di pianura più o meno presto fonde e scompare, in alta montagna, al contrario, per la bassa temperatura che vi predomina, il materiale nevoso può in gran parte conservarsi, accumularsi e costituire così un grande manto, foracchiato bensì dai rilievi rocciosi più erti ed acuti, ma che nel complesso si estende largamente, scendendo anche assai in basso sino alla cosidetta linea o zona delle nevi eterne o, meglio, persistenti.

Ma anche sotto tale linea — del resto assai

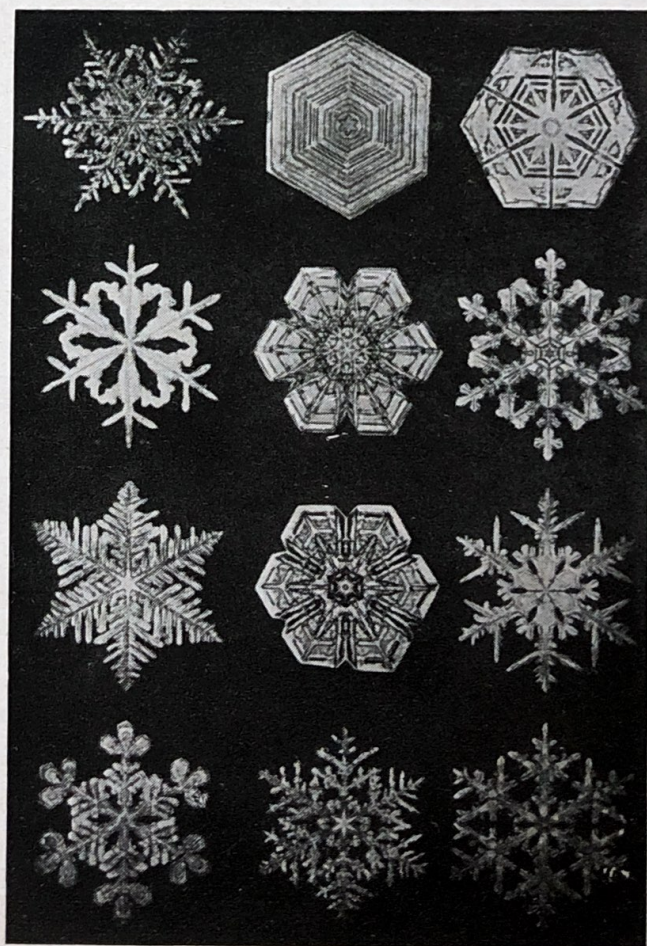



FIG. 1 E 2 - LE STUPENDE FORME GEOMETRICHE CHE POSSONO ASSUMERE I CRISTALLI DI NEVE.

(fot. Galli, 1913)

FIG. 3 - RESIDUO ESTIVO DI UNA VALANGA PRIMAVERILE DA PRÉ-ST.-DIDIER A COURMAYEUR, OSTRUENTE LA STRADA ED IL TORRENTE, IL QUALE SI È POI APERTO LA VIA SOTTO LA CONOIDE NEVOSA.

variabile secondo l'orografia, l'esposizione locale, le correnti atmosferiche e la relativa umidità, ecc. — persistono sempre importanti accumuli nevosi nelle regioni montane più protette contro l'azione solare, così negli incassati valloni e ovunque dove la neve ha potuto accumularsi in maggiore quantità.

Anzi è qui da ricordare che, mentre il nome di *lavina* o *valanga di neve* suona tristamente al nostro orecchio, come un fenomeno disastroso — e tale esso è realmente quando la valanga arriva (specialmente in primavera) sino al fondovalle abbattendosi sulle regioni abitate, di transito, ecc. distruggendo boschi e case, ostruendo strade, obbligando allora a costose e pericolose opere — invece in alta montagna esso è un fenomeno normale, frequentissimo.

Infatti, come ad ogni pioggia vediamo formarsi mille ruscelletti che portano acqua al corso maggiore, così in alta montagna ad ogni nevicata vediamo che dai fianchi più scoscesi e dai canaloni rocciosi scendono o precipitano più o meno importanti valanghe di neve (figure 4 e 5); tant'è che mentre nel mattino susseguente ad una buona nevicata in montagna vediamo questa tutta bianca, dopo un giorno o due essa ci appare già di nuovo in parte brunastra, essendosi liberata con centinaia di valanghe dal manto nevoso che l'aveva momentaneamente tutta coperta ed avvolta.

Tutto questo materiale nevoso, di caduta diretta o di scoscendimenti a valanga, va accumulandosi negli alti circhi o bacini montani dove costituisce i cosidetti *nevati* o *nevai* o *campi di neve* (fig. 6).

E siccome le nevicate sono parecchie nell'anno, specialmente in montagna, e tra l'una e l'altra la superficie dei nevati, oltre a ricevere pulviscolo, che l'inquina, presenta fusione diurna e gelo notturno che ne modificano la struttura, ne consegue che la massa nevosa accumulatasi negli alti nevati presentasi più o meno stratificata; stratificazione che si conserva a lungo e che vediamo quindi spesso nei tagli del derivante ghiacciaio (fig. 7) anche sino al suo termine.

Negli alti campi di ricevimento e di raccolta della neve, questa è dapprima più o meno polverulenta, soffice, leggera (essa pesa appena

FIG. 4 - LAVINA O VALANGA DI NEVE IN UN CANALONE (FOTOGRAFIA PRESA DURANTE IL PRECIPITARE DELLA MASSA NEVOSA: QUESTA È TANTO FARINOSA DA PARER QUASI CASCATA D'ACQUE).

FIG. 5 - RESIDUO DELLA SOVRAINDICATA LAVINA O VALANGA DI NEVE, POCO DOPO LA SUA CADUTA.

un'ottantina di kg. per metro cubo); ma a poco a poco essa si addensa per semifusioni e per rigeli ripetuti, per compressione prodotta dai depositi che vi si vanno sopra accumulando, eliminandosene lentamente l' aria interclusa; cosicchè gradatamente la neve si cangia in una specie di nevischio glaciato, un po' bolloso (del peso già di 500 a 600 kg. per mc.),

(*fot. Vittorio Sella*)

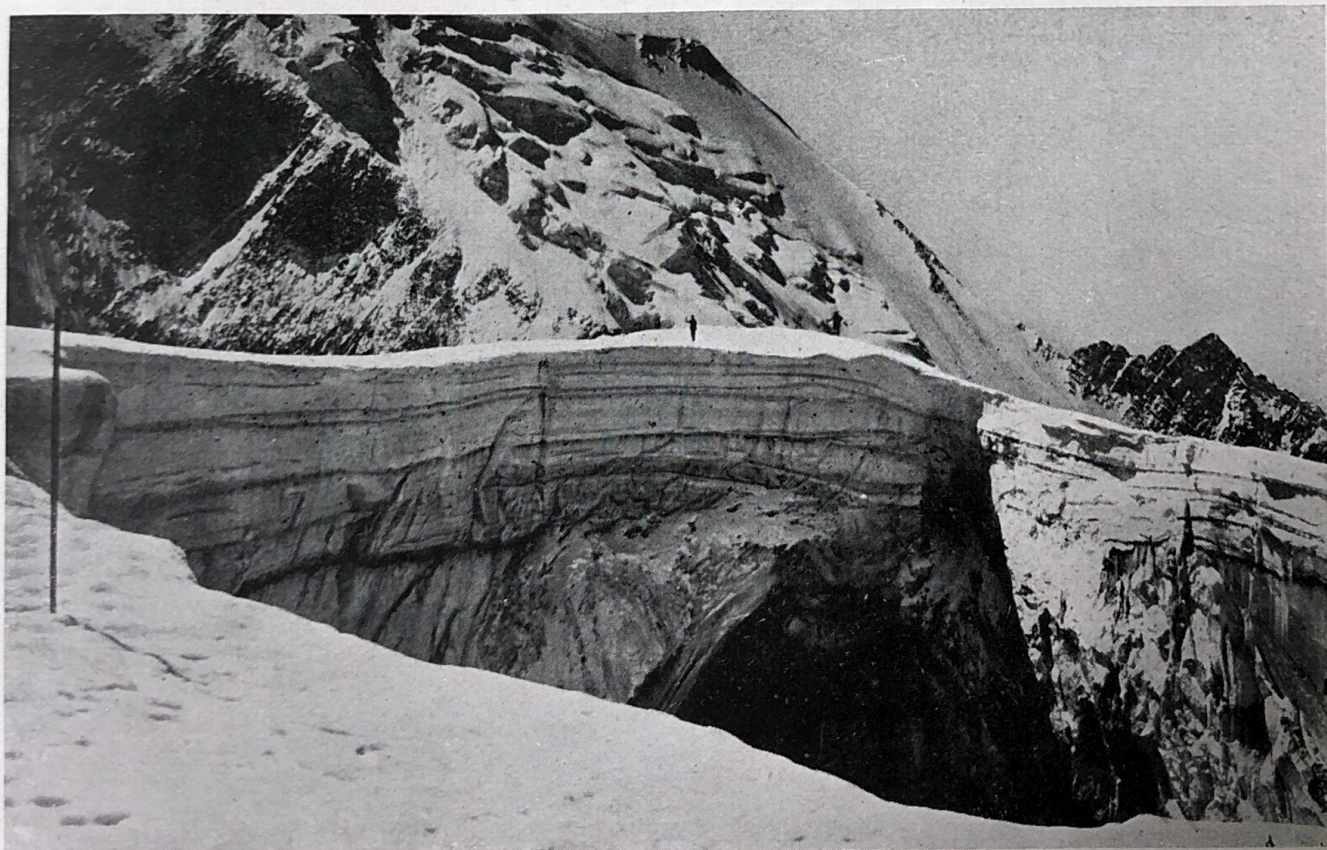
FIG. 6 - GRANDE NEVATO O ALTO BACINO DI RACCOGLIMENTO DELLE NEVI DEI MONTI DI MUSELLA (BERNINA) AL LEVAR DEL SOLE (VEDUTA DALLA CAPANNA MARINELLI NELL'AGOSTO 1886).

(*fot. G. Brocherel*)

FIG. 7 - STRATIFICAZIONE DEL GHIACCIAIO DI BIONASSAY (MONTE BIANCO) VEDUTA SUL FIANCO DELLO SPROFONDAMENTO PRODOTTO DALLO SVUOTAMENTO DI UN LAGO INTERNO SUBGLACIALE CHE ORIGINÒ LA DISASTROSA INONDAZIONE A SAINT GERVAIS NEL 1892.

(*fot. Wehrli*)

FIG. 8 - GHIACCIAIO DI TSCHIERVA, CON MORENE LATERALI FISSE E MEDIANE VIAGGIANTI. - SULLO SFONDO IL PIZ BERNINA, A SIN.; IL M. ROSSO DI SCERSCEN, AL CENTRO; ED IL PIZ ROSEG A DES. (DALLA FUORCLA SURLEY).

il quale, diventando sempre più profondo, rispetto alla massa nevosa che continua ad accumularglisi sopra, si trasforma in vero ghiaccio compatto avente una densità di circa 950-960 kg. al metro cubo.

È allora che la massa glaciale così formatasi, spinta *a retro* e *ab alto* dalla massa glacionevosa continuamente accumulantesi, seguendo la legge naturale della gravità, comincia lentissimamente a scendere nello svasamento del circo montano in cui si era accumulata, si restringe ed allunga nella depressione valliva susseguente e viene così a costituire una specie di fiumana glaciata o *Ghiacciaio di valle* o vero *Ghiacciaio alpino* (fig. 8).

Ciò solo quando il bacino collettore (che agisce da regolatore del ghiacciaio, quasi come un lago è per i fiumi) è un po' importante; giacchè se detto bacino è piccolo, se ne originano solo: o una locale placca glaciale sospesa, o di conca o di pendio; o una vedretta oppure ghiacciaietti di 2° o 3° ordine, con cento casi intermedi rappresentati da piccoli ghiacciai aventi semplici lobi pendenti, oppure colate più o meno estese, ecc.

Lasciamo ora questi svariati ghiacciaietti appollaiati negli alti recessi montani ed occupiamoci un momento dei veri ghiacciai di valle, di quelli cioè che per maggior alimentazione sono discesi, incanalandosi nelle alte vallate alpine, costituendovi quasi fiumane glaciate.

Veramente sino ad un secolo fa si credeva che i ghiacciai fossero masse fisse, immobili, quasi come la roccia delle montagne circostanti. Ma appena qualche studioso cominciò ad esaminarli con qualche cura, si avvide che i ghiacciai invece muovono. Ricordo per esempio che lo svizzero Hugi (gli Svizzeri naturalmente furono e sono maestri in questi studi sui ghiacciai tanto numerosi ed estesi, relativamente, nel loro piccolo paese) avendosi fatto costruire nel 1827 una capannuccia di riparo sulla morena mediana del Ghiacciaio dell' Aar, ebbe la sorpresa, tornandovi nel 1830, di trovarla spostata di un centinaio di metri verso valle. Analogamente una scala (allora si portavano le scale per attraversare le crepacce glaciali), stata abbandonata nel 1788 dalle guide che accompagnarono il De

(fot. Wehrli)

FIG. 9 - GRUPPO DEL BERNINA E GHIACCIAIO DI MORTERATSCH, CON MORENE LATERALI E MEDIANE VIAGGIANTI E BOCCA GLACIALE DA CUI ESCE IL TORRENTE SUBGLACIALE DELL'INN, NELL'ALTA ENGADINA.

FIG. 10 - GHIACCIAI DI ROSEG (A SIN.) E TSCHIERVA (A DES.) CON MORENE LATERALI (IN PARTE, QUELLE DI DESTRA, DEPOSITATE) E MEDIANE VIAGGIANTI. - NELLO SFONDO IL PIZ ROSEG E IL PIZ BERNINA.

FIG. II - MORENE MEDIANE VIAGGIANTI DEL GHI
Da sinistra a destra: Ghiacciaio del Grenz, Lyskamm (4478 m.), Castore (4230 m.) e Polluce (4094 m.),

Saussure nell'ascensione al Monte Bianco, e precisamente sul ghiacciaio al piede dell'Aiguille Noire, fu riveduta nel 1832 dal famoso fisico Forbes quattro buoni chilometri più a valle e, più tardi ancora, nel 1845, ne vennero ancora raccolti alcuni resti a quasi quattro chilometri e mezzo dal punto dell'originario abbandono.

Ben più macabre prove del movimento dei ghiacciai si ebbero in seguito, quando qualche misero resto di alcune vittime di una disgrazia alpinistica, verificatasi nel 1820 sul Grand Plateau del fianco francese del Monte Bianco, riapparvero quarant'anni dopo (e precisamente nel 1861) al piede terminale del Ghiacciaio di Bossons sopra Chamonix; lo stesso dicasi del corpo del capitano inglese Arkright perito con tre guide nel 1866 pure su detto Ghiacciaio di Bossons, apparendone i miseri resti dilaniati (pel vario stiramento subìto) nelle estati del 1897-99 al termine di detto ghiacciaio; ed ora che l'Alpinismo si è tanto sviluppato e cadute in crepacce glaciali sono proporzionalmente diventate più frequenti, possiamo pensare che parecchie salme (come per esempio quella del Conte di Villanova e delle sue guide, perite parecchi decenni fa sul M. Bianco) stanno ora viaggiando imprigionate nelle masse glaciali ed alcune potranno comparire più o meno tardi sulla fronte dei rispettivi ghiacciai.

Ad ogni modo quando si compirono con varii metodi studi regolari, sistematici sui maggiori ghiacciai alpini (ed al riguardo sono tipiche e mirabili le ricerche compiute dal 1874 in poi sul Ghiacciaio del Rodano) si dovette constatare che tali masse glaciali si muovono secondo regole analoghe a quelle delle masse fluviali, solo colla differenza del.... tempo; cioè massima velocità alla superficie e nell'asse o filone del ghiacciaio, come pure nelle regioni di maggiore pendenza valliva, e minima in-

[GHIA]CCIAIO DI BREITHORN (GRUPPO DEL MONTE ROSA).
[G]hiacciaio Schwärz, Breithorn (4171 m.) e Ghiacciaio di Breithorn, fluenti nel ghiacciaio del Gorner.

vece sul fondo e sui fianchi, per l'attrito, come pure nelle zone pianeggianti, e così via: velocità per modo di dire, che non si può calcolare in metri per minuto secondo come nei corsi fluviali, ma solo in centimetri al giorno, con varianti grandissime secondo il punto osservato, la massa, lo spessore ed il pendio del ghiacciaio, la forma della valle e della roccia di fondo e così via.

Ma come mai un ghiacciaio che appare quale una massa non plastica, ma ben rigida, può muoversi, quasi fluire adattandosi, come vediamo, alle svariate forme e giravolte dei fondi vallivi? È questo un problema che ha tormentato assai i glaciologi e che non è ancora del tutto chiarito. È vero che le masse glaciali sono in parte minutamente granulari e perciò talora un po' scorrevoli, e che le forti pressioni a cui esse sono spesso soggette ne abbassano il punto di fusione per modo da verificarvisi movimenti intimi e quindi lenti spostamenti di dettaglio e di massa; ma è da notarsi pure che quando tali masse non possono muoversi per fluire, si fratturano, si lacerano, si crepacciano in mille modi e prismi per adattarsi alle forze di spinta, di stiramento, ecc., salvo a ricongiungersi e rinsaldarsi poi pel noto fenomeno del rigelo che produce quasi una rigenerazione del ghiacciaio, il quale mostra così una specie di plasticità, di pseudo viscosità complessiva abbastanza notevole che ne spiega i movimenti constatati.

Ad ogni modo il ghiacciaio, quando ben formato e lentamente scendente lungo la propria valle, compie una doppia azione quasi contraddittoria perchè negativa e positiva; cioè colla sua potente massa avanzante spazza via dai detriti di falda e talora anche dalle alluvioni i fianchi ed il fondo della vallata, persino levigandone ed arrotondandone le pareti rocciose in posto.

Viceversa esso nel suo lento percorso va

(*fot. Brocherel*)

FIG. 12 - PARTE TERMINALE, CON FRONTE A VENTAGLIO, DEL GHIACCIAIO DI PRÉ-DE-BAR, SOPRA COURMAYEUR.

raccogliendo sui suoi fianchi i tritumi di roccia che, prodotti essenzialmente dal gelo e disgelo, vi cadono sopra per trascinamento acqueo, per gravità, ecc.

Questo copiosissimo materiale detritico solo in parte, per le intercapedini marginali e le crepacciature superficiali, penetra nella massa glaciale; ma in massima parte (in ciò differendo fortemente l'azione glaciale da quella trascinante acquea) esso si ferma sulla superficie laterale del ghiacciaio, costituendovi le cosidette *morene mobili* o *viaggianti*, quasi direi galleggianti, sul ghiaccio stesso, che esse proteggono contro l'azione solare (ciò che ne accentua il rilievo) e che le trasporta a poco a poco sul dorso nella sua lentissima discesa a valle; ciò ci spiega come le morene si presentino come linee allungate, con lo strano aspetto (almeno complessivo) di cumuli artificiali per la loro relativa regolarità; dapprima solo laterali, poi anche mediane e perfino talora multiple quando verificasi la confluenza di diversi ghiacciai, di cui ciascuno porta le proprie morene laterali congiungentisi assieme nel ghiacciaio maggiore risultante (figg. 9, 10, 11).

È notevole che mentre il materiale roccioso trasportato sul dorso del ghiacciaio rimane naturalmente in forma di frammenti angolosi, quasi come essi si staccarono dalla superficie dei fianchi montuosi, invece quello che cade nell'interno della massa glaciale, pur muovendosi lentamente con essa, deve subire frequenti urti e sfregamenti, sia con le pareti rocciose della vallata, sia cogli altri frammenti, grandi e piccoli, insieme inglobati, per cui poco a poco se ne smussano le angolosità ed anche talora si arrotondano e vengono rigati dalla reciproca confricazione sotto formidabili pressioni, originandosene i caratteristici ciottoli striati (fig. 13); ed infine ne risulta anche un trituramento finissimo, quasi una melma grigia, la cosidetta *morena di fondo*, vera fanghiglia glaciale che, facilmente trasportata dalle acque subglaciali, origina quella specie di lattiginosità che è spesso caratteristica dei torrenti che derivano dai ghiacciai, specialmente nei periodi di piena per abbondante fusione del ghiacciaio.

Dette morene viaggianti dopo un percorso più o meno lungo vengono spesso spinte verso i fianchi della valle, specialmente là dove questa si allarga o dove trovansi ostacoli, venendone rallentato il movimento di discesa glaciale, come pure quando il ghiacciaio si ingracilisce e si deprime; allora le morene vengono depositate, diventano fisse, foggiate a ripiani od a bastioni o cordoni o collinette longitudinali, distinguendosi, secondo la loro posizione, in *laterali* (o *di sponda* o *marginali*), *insinuate*, *di ostacolo*, *incidenti*, ecc. od anche *frontali* o *terminali* quando vengono depositate dalla fronte o terminazione finale del ghiacciaio, costituendo talora speciali anfiteatri collinosi.

Infatti il ciclo vitale di un ghiacciaio, iniziatosi in alto con le nevicate alimentatrici, sviluppatosi attraverso un decorso vallivo più o meno lungo, si chiude fatalmente con la morte per ablazione, rappresentata dalla fusione. Questa, che s'inizia già lungo il decorso del ghiacciaio per azione solare superficiale, per radiazione dalle rocce circostanti, per azione pluviale e per ruscellamento superficiale ed in-

terno, per venti un po' caldi, nonchè per erosione inferiore torrenziale, ecc., va sempre più crescendo verso il basso pel graduale aumento della temperatura ambientale e dei fenomeni connessi; così, dopo varia lunghezza dipendente dalla alimentazione, dal bacino alimentatore, dalle varie cause ablatrici, dalla forma, incassatura e posizione della valle, ecc., finisce il ghiacciaio colla fondita (sempre più accentuata in basso) della sua parte terminale o frontale; questa è foggiata a punta, nascondentesi, quasi a riparo finale, sotto le sue stesse morene terminali (figg. 9 e 10), talora invece a clava rigonfia e minacciosa (figg. 12 e 14) secondo che è in periodo regressivo o progressivo, secondo la forma della vallata, ecc.

FIG. 13 - CIOTTOLO SERPENTINOSO (DIAMETRO CENTIM. 63) LEVIGATO E STRIATO, DELLA MORENA ANTICA DI RIVOLI (TORINO).

Tali varie differenze ci spiegano come differentissime possano essere la forma e la lunghezza dei ghiacciai anche vicinissimi; basti ricordare quelli italiani del Monte Bianco, fra cui alcuni, come la Brenva, scendono sino alle regioni coltivate, mentre altri vicini si arrestano nel regno dei camosci e.... degli alpinisti.

Ma anche con la morte del ghiacciaio questo fenomeno, come sempre, non rappresenta una vera e propria *fine*, ma è solo una trasformazione, un cangiamento di ciclo, cioè l'inizio di un ciclo nuovo.

Anche qui *mors tua vita mea;* e quale *vita!* Se il ghiacciaio nel suo ciclo attivo rappresenta in montagna un prezioso elemento raccoglitore e moderatore delle precipitazioni atmosferiche, oltre che uno smorzatore delle asperità rocciose ed un distributore di materiale triturato che col tempo, per forma orografica (il cosidetto *paesaggio morenico*) e natura detritica, costituisce buone zone di abitazione, di coltivazione e di ottime sorgenti, dalla morte del ghiacciaio nasce il torrente che va ad irrigare le terre, a vivificare le officine, a favorire i commerci, a dissetare le genti.

FIG. 14 - GRANDE CASCATA SERACCATA, FRONTE CREPACCIATA E BOCCA (DA CUI ESCE IL TORRENTE SUBGLACIALE) DEL GHIACCIAIO DEL RODANO.

Lode quindi al ghiacciaio, che malgrado il suo aspetto così rigido e freddo, è in realtà tanto benefico, in vita ed in morte.

FEDERICO SACCO.

(*fot. G. Felici, Roma*)

CAPPELLA DEL COLLEGIO DI S. ATANASIO, IN ROMA - TIMPANO DELL'ICONOSTASI.

LA CHIESA ED IL COLLEGIO DI SANTO ATANASIO DEI GRECI IN ROMA

A VOLTA a volta che i Turchi estendevano le loro conquiste in Asia ed in Europa cresceva il numero dei Greci fuggiaschi, cercanti in Italia e particolarmente in Roma, un asilo sicuro sotto la protezione dei Pontefici. Questo afflusso di Greci aumentò in maniera straordinaria, dopo la caduta di Costantinopoli (1453); essi crearono nell'Urbe un focolare di fede e di ellenismo, dando coi loro scritti un gagliardo impulso all'Umanesimo. Tutti volevano imparare la favella greca — ed all'uopo si sa che nei pressi di Santa Maria in Cosmedin, era stata aperta una scuola per l'insegnamento di questa lingua, forse nella stessa via ancora oggi detta della Greca — ed il quartiere verso la sponda del fiume si chiamò anche *Ripa Greca,* ove era pure stabilita, secondo il Blasi, una officina di artisti greci, i quali per primi introdussero in Roma, il sistema della decorazione bizantina, della quale i Cosmati furono poi la più alta espressione. Secondo alcuni, questa *Schola* sarebbe stata una vera e propria università letteraria, scientifica ed artistica tenuta da insegnanti venuti dall'Ellade. Che poi antecedentemente i Greci, avessero in Borgo, nelle adiacenze di San Pietro, una propria *Schola* od Ospizio con un Oratorio, risulterebbe dai recenti studi del gen. Mariano Borgatti. Dovette essere il loro centro fino a che il fabbricato non venne abbattuto per l'ingrandimento della Basilica. In epoche diverse i Greci abitarono nel *Vicus Ciprius,* presso Piazza Scossacavalli, ed anche in piazza Nicosia e dintorni, ove si era stabilita una colonia di ciprioti.

L'attuale loro Chiesa di Via del Babuino, dedicata a Sant'Atanasio, Dottore della Chiesa, vescovo di Alessandria d'Egitto, la cui festa ricorre il 2 maggio, non sorse che nella seconda metà del secolo XVI, per la tenace

volontà di Gregorio XIII, al quale pure si deve l'annesso Collegio, collegato nel 1623 con la Chiesa, per mezzo d'un ponte sulla via dei Greci.

Architetto tanto dell'una che dell'altro fu Giacomo Della Porta, su disegno di Martino Longhi il Vecchio: la costruzione di entrambi gli edifizi fu ordinata dal Papa il 20 ottobre 1580, ma la prima pietra non venne posta dal card. Giulio Santori, detto Cardinale di Santa Severina, che il 23 novembre seguente: un anno dopo entrambi gli edifizi erano pronti, dato che Gregorio aveva imposto di sbrigarsi, di fare in fretta, «con furia», scrive il Pastor. Personalmente aveva ispezionato i lavori, interessandosi a tutti i particolari, e non lesinando il denaro occorrente.

Alla prima messa, celebrata con grande pompa nel rito greco-bizantino assistettero, oltre ai Greci residenti nella città, molti stranieri e romani.

La chiesa, è nello stile del tardo Rinascimento, e si presenta robusta, tutta di laterizio, tranne le cornici, i capitelli e le imposte delle finestre che sono di travertino. La facciata, preceduta da un'ampia gradinata è assai originale con le sue torri campanarie, ove in quella di sinistra Gregorio fece collocare un orologio proveniente dal Palazzo del Quirinale, rimpiazzato poi nel 1711, per ordine di Clemente XI, da un altro esistente tuttora, di Mariano Simonetti.

Al disopra della porta d'entrata, ai lati della finestra centrale, due lapidi, con iscrizioni una latina ed una greca, ricordano la erezione del Collegio; al disotto, una iscrizione incisa nella trabeazione, ricorda a sua volta che la fondazione della Chiesa avvenne durante l'anno decimo del Pontificato di Gregorio XIII.

L'interno, privo del *nartece* o vestibolo e dell'organo, e per quanto assai bene illuminato, si presenta un po' squallido e freddo, e ben poco ha del carattere di chiesa Orientale. Allorquando fu fondata aveva cinque altari, dei quali quattro scomparvero nei restauri eseguiti nel 1869 e negli anni seguenti, rimanendo solamente quello maggiore. Fu in questa occasione che, rinnovandosi il pavimento, andarono disperse parecchie memorie sepolcrali.

Scomposti e levati i quattro altari, sono però rimasti al loro posto, abbastanza ben conservati, gli affreschi che li adornavano. Nella cappella a sinistra della navata centrale, il Trabaldese ha dipinto la « Disputa di Gesù con i dottori nel Tempio », lavoro pieno di vigoria e di vita, mentre in quella di destra, ove su di una mensa si vede una vasca d'argento per la benedizione dell'acqua nel giorno dell'Epifania, lo stesso artista, ottimo colorista e perfetto nel disegno, ha rappresentato l'« Annunciazione ».

(*fot. Eredi Moscioni, Roma*)

LA FACCIATA DEL COLLEGIO GRECO IN VIA DEL BABUINO, A ROMA.

In questa cappella, sul muro di sinistra si ammira una tavola rappresentante «Cristo fra due aguzzini », attribuita al celebre Alberto Dürer, e regalata alla Chiesa da Demetrio Falero, di Costantinopoli, antico allievo del Collegio, al quale nel 1664 lasciò morendo tutti i suoi beni.

Gli affreschi delle due antiche cappelle del transetto, sono dovuti invece al fantasioso ed originale Cavalier d'Arpino: rappresentano, quello di sinistra il « Crocifisso » e quello di destra l'« Assunta ».

Di forma absidale, queste cappelle sono, secondo il rito greco, riservate ai cantori ed al clero.

L'iconostasi che si vede oggi, fu messa nel 1876, ed è opera del romano Busiri. Essa

(*fot. G. Felici, Roma*)

LA COMUNIONE.

Questa chiesa fu molto cara a Gregorio XIII, che la visitò sovente: anche Clemente XI le fu affezionato, ed ogni anno, il 2 maggio, si recava qui a celebrare la messa, mostrando con questo atto « la paterna sua benevolenza per i greci ».

Nel passato, ebbe quasi sempre un cardinale protettore.

A fare isolare nella parte esterna il tempio, provvide il card. Santori, il quale la fece recingere da un muro, includendovi uno spazio che servì in parte da giardino ed in parte da cimitero per gli allievi ed i professori del Collegio. In seguito, nel 1761 servì da luogo di sepoltura anche per i greci residenti in Roma. È da notarsi che nel frattempo Sant'Atanasio, era divenuta la loro parrocchia, ed il loro centro nazionale religioso, ove si predicava e s'insegnava il catechismo in lingua greca. Di più la chiesa godeva le indulgenze delle stagioni durante la quaresima, ed aggiungerò che sino al 1792, rimase in uso il solo rito greco. In séguito venne introdotto anche il rito latino, per cui fu necessario avere due sacristie, e suppellettili e paramenti sacri per entrambi i riti. Leone XIII, con suo Breve del 15 dicembre 1897, abolì definitivamente il rito latino.

Sant'Atanasio è tenuta attualmente dai monaci benedettini della Congregazione Belga, i quali la officiano nel rito greco-bizantino con gli alunni dell'annesso Collegio.

è un'alta balaustrata, nella quale si aprono tre porte: quella di mezzo, detta Porta Santa, è chiusa da un cancelletto di ferro, dietro la quale è tesa una cortina che, in certi momenti della liturgia, impedisce ai fedeli di vedere l'altare.

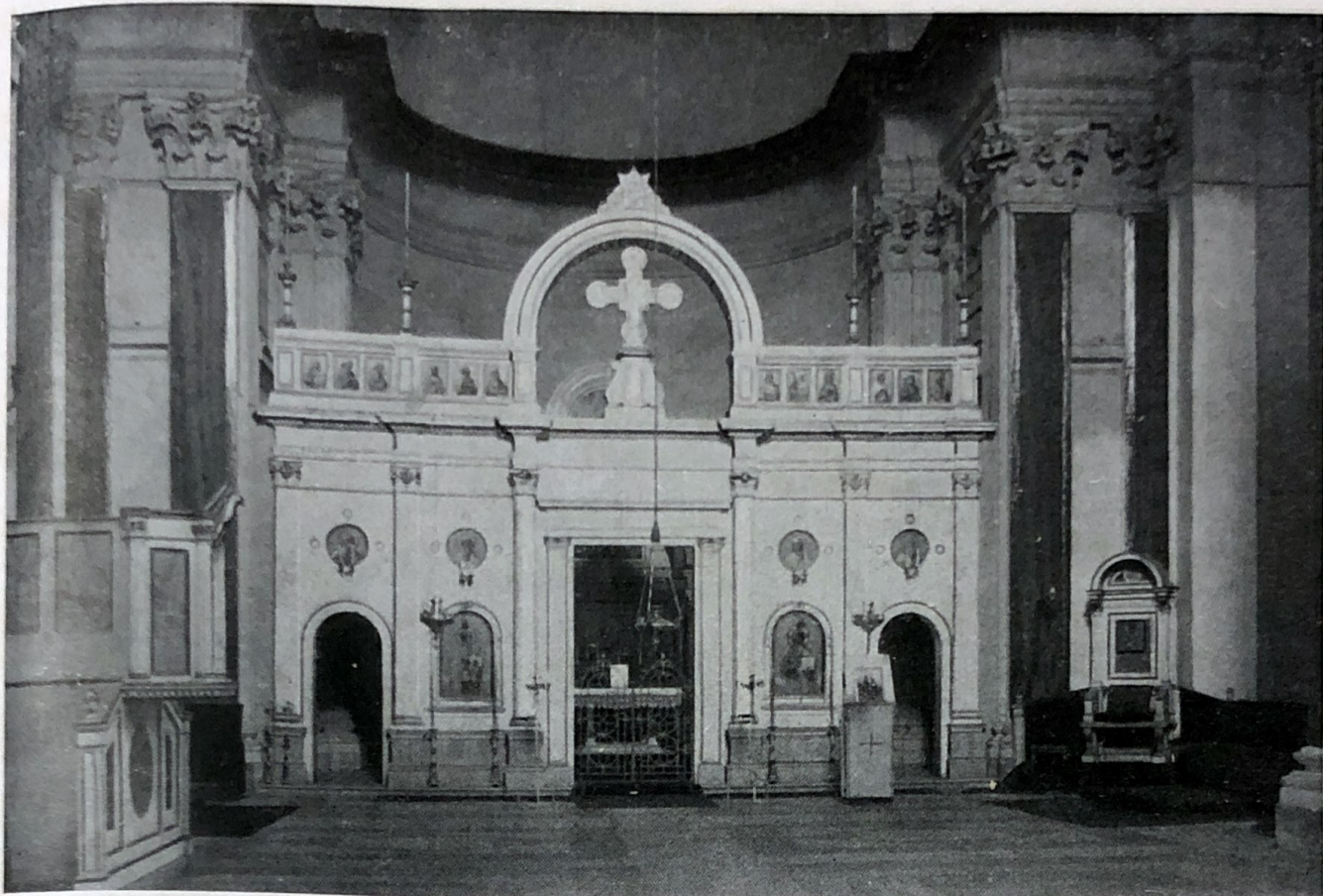
Delle altre due porte, quella di sinistra si chiama settentrionale; e meridionale quella di destra. A destra della Porta Santa si vede l'effigie del Signore ed a sinistra la Madonna col Bambino: al di sopra, in medaglioni, i dottori della Chiesa Greca, e più in alto, sul cornicione, le immagini dei dodici Apostoli, dominati nel mezzo dal Crocefisso.

Nascosto dall'iconostasi, sorge nel centro del « Santuario » che corrisponde al presbiterio latino, l'Altare Maggiore, a forma di mensa: tutto di marmo, sorretto da cinque colonne, simbolo dei quattro Evangelisti e di Cristo fondatore della Chiesa, è sormontato da una cupola sostenuta da quattro colonne.

Sempre nel Santuario, a sinistra vi è l'altare della *Protesi,* mensa più piccola, dove si fa la preparazione del pane e del vino da offrirsi nel Santo Sacrificio. Simmetrico a questo, a destra, v'è un'altra mensa di uguale forma e proporzioni, detta *Diakonikon,* ove il celebrante ed il diacono, rivestono i paramenti sacri per la messa.

⁂

Ho accennato alla fondazione del Collegio Greco, avvenuta contemporaneamente alla chiesa, e — come essa — « ad honorem et memoriam Sancti Athanasii Episcopi Alexandrini collegio Graecorum Anno Nat. Dom. MDLXXI ». Sarà perciò utile qualche notizia intorno a questo istituto, destinato a mantenere i contatti spirituali e culturali fra l'elemento greco-cattolico di Grecia, di Siria e la gran madre Roma.

Esso venne fondato con la Bolla di costituzione di Gregorio XIII del 13 gennaio 1577 « pro graecis et Graecia et ex-aliis provinciis ubi reperientur », dando come motivo della fondazione la mancanza di scuole nella Grecia oppressa dai Turchi.

(*fot. G. Felici, Roma*)

L'ICONOSTASI DELLA CHIESA DI SANT'ATANASIO IN ROMA.

Nella mente dell'illuminato Pontefice, esso era destinato ad accogliere quei giovani greci, dai 12 ai 16 anni, i quali volevano avviarsi al sacerdozio, per poi propagare in Oriente gli insegnamenti della Chiesa cattolica e per ricondurre i dissidenti in seno alla vera fede. Concezione ardita e geniale poichè, com'è noto, i Greci avevano accettato l'unione con Roma nel Concilio di Firenze del 1439, ma poi non avevano mantenuta la decisione.

« Egli sperava, scrive Lodovico Pastor, di potere concorrere con questo a mantenere i cristiani appartenenti alla Chiesa Cattolica, dispersi per l'Oriente in comunione con Roma e di condurre di nuovo alla Chiesa i greci scismatici dell'Oriente, come quelli della Polonia e della Russia. Per questi tentativi il Papa fece stampare 12 mila copie del catechismo in greco ».

In questo Collegio, furono pure ammessi, e lo sono tuttavia, quali alunni, gli Albanesi e i Greci dell'Italia meridionale e della Sicilia. Anticamente vi erano accolti anche i Greci dell'Arcipelago, dominio Veneto, i melchiti di Costantinopoli, i Ruteni in attesa che avessero in Roma un collegio proprio, e — come ospiti — anche i Russi, i quali avranno quanto prima essi pure un istituto proprio. Nel secolo scorso (1859) Pio XI istituì quattro posti per giovani Transilvani, semprechè di rito greco cattolico.

Per la costruzione di questo edifizio che doveva sorgere accanto alla Chiesa, ci volevano molti denari: ma il Papa non si lasciò intimorire. Consultato che ebbe San Filippo Neri, volle si desse principio ai lavori facendovi spesso dei sopraluoghi. In attesa, i primi alunni furono alloggiati in un locale di via Ripetta.

L'edifizio dovuto anch'esso, come si è detto, a Giacomo della Porta, riuscì imponente e massiccio; sull'angolo del palazzo fra la via del Babuino e la via dei Greci, una iscrizione, sormontata dalla tiara e dalle sacre chiavi, ricorda la munificenza di Gregorio XIII « fundator et parens ».

Il papa stabilì, per il mantenimento e l'istruzione dei giovani, rendite fisse: 12 mila scudi d'oro annui e per 15 anni i redditi vacanti del vescovado di Chissano in Creta: più tardi vi aggiunse altre donazioni speciali, quali il possesso dell'Abbazia benedettina della SS. Trinità di Mileto (Calabria); inoltre per essi contava di acquistare la vigna e vil-

(*fot. G. Felici, Roma*)

UNA FUNZIONE RELIGIOSA NELLA CHIESA DI SANT'ATANASIO IN ROMA: LA GRANDE ENTRATA.

la di Giulio III, ma la morte impedì la realizzazione del progetto. All'insegnamento vennero chiamati i gesuiti, con un vescovo greco ordinante. Il Card. Santori, come s'interessò alla chiesa, nutrì vivo affetto per il Collegio, di cui fu l'estensore delle regole. Ci fu un momento, scrive P. Placido de Meester, nel quale parve che Sisto V volesse farne una Commenda, ma questo fatto, che avrebbe segnato la fine dell'istituto, fortunatamente non si avverò.

Paolo V lo tolse ai gesuiti per darlo ai domenicani; nel 1622 l'istituto tornava ai gesuiti: Benedetto XIV lo restaurò nel 1741; Clemente XIII lo rinnovò « a fundamentis » nel 1769, come ricorda una lapide incastrata sulla facciata; Clemente lo tolse di nuovo ai gesuiti, per affidarlo a preti secolari, che vi rimasero sino alla occupazione francese della città (1798) quando fu chiuso, assieme alla Chiesa.

Pio VII, lo riaprì dopo il suo ritorno in Roma nel 1814, ma il Collegio visse di vita stentata, finchè nel 1845 Gregorio XVI lo ridiede a preti secolari: Leone XIII, che lo ingrandì, aggiungendovi una nuova ala, lo dava ai Resurrezionisti nel 1886, per poi, tre anni dopo, chiamarvi i gesuiti. L'Istituto veniva finalmente nel 1897 affidato ai benedettini della Congregazione Belga, che lo tengono tuttora; gli alunni frequentano i corsi del Collegio di Propaganda Fide, e vestono un abito talare di colore paonazzo con una cintura di lana rossa.

Il Collegio, il quale anticamente rilasciava lauree, diede alla Chiesa uomini insigni per pietà e dottrina: medici, professori d'università italiane ed estere, penitenzieri di lingua greca a San Pietro, scrittori della Vaticana, ecc.

Possiede una buona biblioteca ed una Cappella nella cui sacristia si vedono le figure dei dodici Apostoli, che ornavano l'antica iconostasi in Sant'Atanasio, opera del Trebaldese.

ORESTE FERDINANDO TENCAJOLI.

(*fot. Renzo Larco*)

NELLE MONTAGNE DEL NUORESE.

NEL DOMINIO DELLA MONTAGNA E DEL MARE

Mercè le provvide cure del Governo Nazionale e l'operosa volontà delle popolazioni, la Sardegna si va redimendo.

Abbiamo avuto occasione più volte — e in questa Rivista e nella sua consorella « Le Vie d'Italia e dell'America Latina » — di rilevare e descrivere questa attività redentrice che in talune plaghe trova relativamente agevole la propria esplicazione ed offre già superbi esempi di bonifica, mentre in talune altre trova terreno più arduo e incontra difficoltà che vanno affrontate con maggiore respiro.

Una di queste è quella che ci descrive, con una oggettività che può parer cruda ed è invece materiata di profondo amore, Renzo Larco in questo articolo così vibrante di colore locale e così soffuso di georgica poesia.

L'opera del Governo Nazionale, integrante l'iniziativa tecnica con l'accorgimento amministrativo — di cui un esempio specifico è l'istituzione della provincia di Nuoro — varrà a migliorare sensibilmente le condizioni generali della coltura agraria nelle zone più arretrate, determinando un miglioramento nel regime di vita e un aumento del numero degli abitanti e degli abitati. Verranno così ad essere necessariamente immolati alle supreme esigenze della prosperità e del progresso civile, aspetti di suggestiva bellezza, che costituiscono pure una grande attrattiva turistica.

Per questo abbiamo accolto e pubblichiamo con piacere l'articolo che segue, il quale ci presenta paesaggi e costumi che forse domani non saranno più che un ricordo.

La via più diretta per andare dal capoluogo della nuova provincia sarda — Nuoro — all'antico capoluogo del circondario dell'Ogliastra — Lanusei — è quella che valica il contrafforte settentrionale del Gennargentu, all'Arcu Correboi, un passo sui 1200 metri.

Da Nuoro a Fonni sono trentaquattro chilometri d'una strada che si dipana fra i monti in ripide salite e discese, con netta tendenza a salire. Nuoro infatti è a 550 metri e Fonni a mille. È il paese più alto di Sardegna.

Si penetra nella Barbagia pastorale e selvosa, nel cuore di roccia dell'isola. Ci si avvia per campagne disseccate dal sole e bruciate dagli incendi, tutte forre sparpagliate d'olivastri e di cupe querce, solcate da rigagnoli che s'attorcono in letti pietrosi, tra uno scenario maestoso d'alte cime solitarie. Da tutte le valli e dal concorso degli altipiani si costitui-

(fot. Renzo Larco)

PANORAMA DI ORUNE (CENTRO DELLA SARDEGNA).

sce il massiccio centrale dell'isola. Macchia e bosco e roccioni che affiorano dal suolo e s'ergono e tumultuano. E poi grandi stendardi di nuvole che prolungano pel cielo un fantastico panorama di monti.

Per questi dirupati speroni di granito, fra queste vette sperdute in un'aspra solitudine ventosa s'annidano quei nove o dieci villaggi dove la vita sarda conserva il suo incanto misterioso di civiltà preistorica. È qui che consuetudini e linguaggio ci riportano indietro per secoli e millenni. La casa ha il focolare al centro del pavimento della stanza in cui si trascorre di solito il più d'ore della giornata. La cucina diviene così non solo il centro materiale, ma anche il centro simbolico della casa, dove il fuoco viene spento allorchè cessa di vivere qualcuno della famiglia, allorchè qualcosa di grande, una catena ininterrotta si spezza.

In un angolo della cucina è sistemato il fornetto, schiacciato e rotondeggiante, che avendo l'apertura a soli venti centimetri dal suolo obbliga le donne a inginocchiarsi per infornare. Sopra il focolare resta pendulo un mobile graticcio — *sa 'annitza* — dove il formaggio s'affumica e le castagne si seccano. Alle pareti nere e fuligginose sono attaccati piatti di spesso legno — i *taggeri* fabbricati a Désulo — sorta appunto di taglieri su cui la carne è affettata per quindi venire rovesciata nel cavo della restante lunghezza della tavola. I commensali accoccolati torno torno al focolare si passano questo rudimentale piatto e prendono a lor piacimento.

In tinozze diguazzano nella salamoia le mattonelle del latte inacidito e coagulato che servirà a condir le minestre. Il cagliato, si dice, è la minestra del povero, che ne fa la sua provvista per tutto l'anno. E il povero è in certa guisa, in questo basso comune regime di vita del pastore della montagna, un privilegiato fra i poveri del mondo, poichè ha la sua scorta di lardo e di salsicce (un porchetto non manca quasi mai a ogni servo-pastore); ha la provvista d'orzo per il pane; ha quel cagliato che verrà disciolto a fuoco lento per condire la minestra.

Chi viaggia per queste alpestri solitudini, per queste erbose costiere, per i sentieri fra i pascoli boscati e nella selva, incontra sovente mandriani e pastori che passano la notte all'addiaccio circondati dai lor cani feroci, avendo per giaciglio solo il lungo sacco d'orbace a cappuccio, che allorchè piove essi appendono al capo; e quindi, in piedi, appoggiandosi a un alto bastone, attendono sonnecchiando l'aurora. A tracolla questi uomini portano la

tasca di pelle e il laccio di cuoio — *sa soga*. Nella borsa conservano la « carta di musica », che è un pane sottile come un foglio, biscottato e sapido, croccante e di lunga durata.

Greggi brucano immobili all'ombra degli alberi centenari. I pastori li sospingono e li raccolgono con brevissimi sibili taglienti, che fendono l'aria come scudisciate. Per i viottoli scolano le sorgenti che si disperdono in fili lucenti fra le pietre, frangendosi in mille perle. E l'*armidda* — che è il serpillo — dalle microscopiche foglie attaccate a steli che paiono inariditi, profuma acutamente l'aria, come aromatizzerà poi l'arrosto e profumerà i teneri formaggi. Il paesaggio è di montagna, forte, che s'innalza con pesante e gonfia architettura. La liscia cupola di Bruncu Spina domina sovrana, nera nel nitido controluce.

Tre paesi, per chi discende da Gadoni, fissano i vertici d'un triangolo isoscele: Seulo, Sádali e Seui, e l'un dall'altro già distano dieci e quindici chilometri per un terreno scabro e sterile; ma da Seùi, per cinquanta chilometri di rotabile fino a Lanusei, due paesucoli appena si rinvengono: Ussássai e Gáiro. E chi invece a Lanusei si reca col treno, dopo le miserrime casupole di Seui non vede un tetto o un villaggio, finchè non giunga al capoluogo. Peggio s'egli, disdegnando le strade battute e ferrate, prende, come sogliono sovente fare i pastori, i viottoli della campagna: peregrinazione faticosa tra monti e valli per un fantastico accatastamento e franamento di macigni, con la sola guida di picchi eccelsi isolati come semafori, per radi boschi, durante giornate di spietata solitudine: una tristezza che disarma.

Quanto al treno che parte da Mandas — un trenino girandolone che pare preso dal piacere infantile delle curve — lo vediamo oziare su e giù lungo le ondulazioni delle colline, sbizzarrirsi sul ciglio d'un burrone per rifare il cammino sull'altro versante; costeggiare per quindici chilometri il vallone in mezzo a cui l'esile filo azzurro del Flumendosa si ramifica fra lingue di ciottoli e cupe macchie riflettendo nelle sue limpide acque le nuvole; infine decidersi a cercare un passaggio, meglio si di-

(*fot. Renzo Larco*)

SCENA PASTORALE SARDA.

(*fot. A. Ferri*)

UNA STRADA DI FONNI.

Che, l'affascinante e inaspettata vista che s'offre al nostro occhio sorpreso! È il mare di Tortolì, platea dell'anfiteatro che sotto Lanusei sprofonda imbutiforme. Divino contrasto d'alpe e di marina, di roccia e d'acqua, di bosco e di spiaggia lunata. Si hanno i polmoni gonfi d'aria aromatizzata dalle essenze dei cisti, dei lentischi, del timo e del verbasco, e gli occhi s'empiono delle luci languide dei più ampi orizzonti. Questa è davvero una delle più incantevoli vedute panoramiche che l'Italia ci offra, come quelle da Ravello sul golfo d'Amalfi, dal Righi sul golfo di Genova. Luminosa e aspra, selvaggia e cara Sardegna....

Dall'alto di Lanusei quel che si domina fino al mare è il vario terreno dell'Ogliastra, delle « venti Ville d'Ogliastra » secondo l'antica denominazione, che dalla parte a mezzogiorno, per le gradinate labirintiche dei colli di Gàiro, Jerzu e Barì Sardo, è paese di vigneti, abitato dai più esperti vignaroli del Capo di Sotto; e dalla parte a tramontana si colma d'intrepidi schienali di montagne. Si vede dalla marina di Tortolì sbalzare in fuga verso il nord una bastionata formidabile e compatta, che internandosi si complica di forti costolature verso le grotte calcaree di Dorgali, verso il nuorese di Orgòsolo e d'Olìena.

rebbe un guado, senza audacie e senza rischi; ma subito punto dalla nostalgia del fiume ecco lo ricerca, per deliziarsene dall'opposta costa fin che gli sia possibile. Le valli certo così variano all'infinito gli aspetti del loro orrido selvaggio. Presso Seui il terreno minerario si rivela alle sbavature d'ossidi metallici fra le scorie pietrose. Il monolitico stelo della Perdaeliana (la Pietra del Sole), favoleggiato quartiere generale di Amsìcora, drizza il suo aguzzo dente monolitico. E ancora viluppi inestricabili di valli che non trovano uscita, tra arruffati boschi nerigni, tra cocuzzoli pianeggianti come are dalle pareti granitiche rosse e verticali, incise da crepacci.

Infine la strada sbocca da una altezza di ottocento metri sopra una conca a ferro di cavallo, che chiude laggiù, nel cavo fondo, un piccolo golfo, un isolotto madreperlaceo, una stagnante laguna....

(*fot. Renzo Larco*)

CAVALIERI DI OLIENA.

(*fot. Renzo Larco*)

I BOSCHI DI SUGHERO NELLA CAMPAGNA DI BITTI.

Or confinati in crespe di roccia, in nicchie di valli remote da ogni contatto, e coperti dall'indicibile silenzio delle immensità panoramiche, s'annidano quattro o cinque paesucoli e villaggi — Villagrande, Triei, Baunei, Urzulei, Talana — in cui fino a questi ultimi anni una derelitta popolazione si nutriva d'un povero pane di pasta di ghiande intrisa d'una argilla untuosa e di poc'olio.

Angolo dunque, questo, fra i più abbandonati di Sardegna, regione vasta quanto una provincia, ma spopolata, che i Romani stessi avevano trascurata, che poco la penetrarono non crescendo ivi che a stento, o per nulla crescendo nelle montagne, il grano....

Per la sua immediata contiguità con la regione del Nuorese e per la sua stessa inesplorata selvatichezza anche quest'angolo solitario della Sardegna è stato nei tempi passati travagliato dalle rapine e dalle feroci bardane, da imprese brigantesche di bande armate e d'isolati banditi.

Sardegna certo avventurosa, ove tuttavia la cavalleresca alta Barbagia orgolese e fonnese si corrompeva per remote infiltrazioni d'esotici istinti orientali.

***

La discesa da Lanusei al mare di Tortolì si può compiere pur essa in ferrovia, che giravoltola come farneticando in una serpentina interminabile di curve; ma meglio è compierla, ove se n'abbia il mezzo, in automobile, potendosi con ciò godere con più diletto la successione dei panorami di continuo varianti.

Tortolì, paese, regione di malaria che si avvia alla sua redenzione; paese anche di buon vino, che pare specifico eccellente per tener lontana la malaria: e col buon vino conviene mettere in corpo pasti succulenti, chè la malaria è di quei morbi che s'appigliano volentieri ai corpi denutriti.

Ma ho conosciuto chi ha comprato terre poco discosto da Tortolì, presso la spiaggia di Girasole, in quel di Lotzorai, e per avere dissodato i campi lasciati in secolare abbandono, corretto la sregolatezza dei torrenti e introdotto colture, ha eliminato la malaria dai suoi tenimenti.

Oasi di serenità la piccola villa chiara dove ho vissuto per un giorno, vigilata da un gruppo di eucalipti, attorniata da qualche pina-

(*fot. Renzo Larco*)

LA TREBBIATURA IN SARDEGNA.

stro, da palmette a ventaglio, da lucenti aranci, di continuo scialbata dal salso del mare, che risciacqua sulla spiaggia a una trentina di metri dal murello del giardinetto, in cui il geranio polveroso mescola la ingenua grazia odorosa dei suoi fiori. Qui, in questo giardino, nella trasparente ombra dei cespugli, ho potuto godere ore d'una pigrizia ventilata dalla brezza, dimentico della rudezza del paesaggio e della primitività di vita sarda che mi circondava, e come sospeso in una beatitudine screziata di sapide sensazioni di vita coloniale.

Nel tenimento, l' allevamento bovino ed equino integrava la coltura granaria; e vigilava sulle mandrie, sovrano taciturno, un settantenne pastore, gagliardo di corpo e ancor virile cavalcatore, che pare da giovane ne avesse fatte di molto grosse.

Era un diritt'uomo, di tipo omerico anche per l'appetito possente: in un mese, quando correva la montagna, mancando d'altro divorò egli diciotto maiali. Ed ora che a settanta anni non aveva più denti, afferrava con le indurite gengive la carne staccandone con trinciate di coltellaccio pezzi che interi ingollava, che poi il suo stomaco di ferro s'incaricava di triturare.

Dal livello del mare lo stradale di Baunei solleva con volate di curve e rettifili fin oltre i mille metri (la cantoniera di Silana — il punto più alto — è a 1008 metri). Cadono nella conca tra Villagrande e Ardàli come promontori in un golfo i contrafforti del Gennargentu. Baunei raccoglie le sue casette di granito senza intonaco intorno alla chiesuola dalle quattro candide cupolette arabo-normanne. E in fondo a una cunetta si condensa l'ammonticchiamento delle nere casupole di Trièi. Rapidamente si dispiegano altre catene rocciose di lungo respiro, a comporre una scenografia che s'ammanta di solennità ovunque cada l'occhio per gli orizzonti. E tutti i monti di più nera fama corrono a convegno, taciti e solenni, da tutto il Nuorese; mutano di continuo le visioni e gli effetti, rudi sgroppando nel cielo le creste, i torrioni ciclopici. Urzulei, come Baunei, vive in un ventoso isolamento, fra le boscaglie. Questi Comuni della montagna han patrimoni terrieri estesissimi, secolare eredità di dominii collettivi medioevali. E i proprietari del luogo godono il diritto di mandare il bestiame al pascolo nel terreno del Comune: godimento in natura che impone loro l'obbligo, a fine d'anno, d'un canone da conteggiarsi a capo di quadrupede. Questi

(*fot. Renzo Larco*)

QUADRI PASTORALI DELL'ALTA MONTAGNA SARDA.

patrimoni terrieri comunali lasciati nell'abbandono e a godimento collettivo rendono pochissimo e di continuo si deteriorano. Dopo sei o sett'anni, o anche dieci, di pascolo i terreni sono concessi al seminerio; con quali risultati è facile immaginare. Meschine questioni di delimitazione di proprietà si trascinano ostinatissime e maligne tra i depauperati Comuni; un litigio tra Talana e Trièi fu solo in regime fascista risolto d'imperio dopo settanta anni di penose e onerose dispute.

S'incontrano per l'alte radure prative pastori a cavallo, con la casacca di cuoio e il corpetto azzurro e scarlatto, vigilanti le gregge. Falchi roteano spaziando nell'alto; branchi di maiali irsuti trotterellano fra i lecci e i roccioni. Dopo Urzulei lo stradale nazionale tratto a forza di mine dalla viva roccia, opera superba del '66 tuttora in ottimo stato, apre una sùbita visuale sul versante marino; e l'occhio infila, tra precipiti bastionate di macigno e una ragna di boscaglie, il canalone della valle del rio Codula cogliendo dall'alto, tra Monte Alidurri e Punta Onamarra, alla distanza di più che quindici chilometri, le remote e serene azzurrità del mare.

Poi lo stradale di nuovo rientra nel dominio fantastico dei monti; e un altro squarcio di valle — il vallone del rio Mannu — illumina una visione infinita sul versante interno di Dorgali, fin oltre la piana del Cedrino punteggiata di nereggianti mandorli, d'olivastri, d'agrumi, e oltre ancora, dove decine e decine di chilometri lontano — forse quattro e fors'anche cinque — si leva a confondersi con le brume del cielo lo sbarramento diagonale dei monti di Lula e di Siniscola.

Ora sulla sinistra scivola, minaccioso, il groppone di Monte Oddeu, d'un grigiazzurro violento; ma oltre quello si dilata il tumulto immobile — estatica visione pallescente, siderale — del blocco dei monti d'Orgòsolo e d'Olièna; e le pareti chiarissime, di calcare, espongono all'evidenza più cruda nella loro spietata denudazione, le profonde raschiature dei canaloni. Monte Corrasi divarica nell'azzurro il suo falcato profilo.

Quindi s'incomincia a degradare verso la saracena Dorgali, che s'appoggia alla spalliera di roccia che la esclude dal mare; si discende e si corre, slittando per lo stradale felpato d'una asciutta polvere, verso le bassure del fondovalle stepposo, tra gli oleandri e gli olivi, e fra i canneti. C'investono dal piano

d'Orosei vampate di fuoco, che infine gli afrori corroboranti e ariosi della scintillante marina rompono e stemperano.

Orosei, paese d'Oriente, coi cortili e pergolati raccolti, già meta ricercata dei corsari turcheschi, che ivi cercavano le belle femmine dai grandi occhi corrucciati e dalle tumide labbra ardenti. E quindi ancora si riprende, tra rocce vulcaniche, per mezzo al lento laborioso trapasso dal terreno trachitico al basaltico, la salita. E presto ricominciano le interminate piane malinconiche di basse piante cespugliate, degli invadenti cisti — triste pianta di Sardegna — dei lentischi dalle fitte foglioline lucenti, degli scopeti — infallibile segno di sterilità — dei contorti ginepri piegati angosciosamente nella direzione del vento dominante: una solitudine che il vento riempie di soffi larghi, di raffiche gonfie e sonore.

A destra il dirupato litorale — dove le strette e scabrose vallette terminano in peschiere che i torrenti dei mesi invernali concorrono a formare col travolgere a foce le sabbie ricavate dal disfacimento dei graniti dei loro letti; e che il mare chiude poi con cordoni dunali dietro i quali esso stesso resta infine imbottigliato e dove fetido ristagna. Scintillano fra il duro fogliame delle rive gli acquitrini melmosi e pestilenziali. Ma più in là tripudia eternamente vivo il mare navigato dalle fluttuanti fasce argentee. E una brezza tepida e dolcissima, aromatizzata, si solleva da esso e sale e investe a sbuffi, fluttuando volubile.

(*fot. A. Ferri*)

DONNE DELLE BARBAGIE

Da Capo Cimino l'arco della Salina Manna stende un collare di sabbia dilavata dall'onde, che termina alle scogliere del Cùccuru Maiòlu. E dalla cantoniera di Santa Lucia si dischiude la rada di Siniscola, sulle cui verdi onde, al largo, molleggiano i velieri, ormeggiati alla fonda, qui convenuti per caricare carbon dolce delle superstiti saccheggiate foreste dell'isola.

Nella piana di Siniscola, a ridosso delle alture, insidiose serpeggiano le acque stagnanti fra i giuncheti e nell'aria rotea ronzante stridula una nuvola di minuscoli insetti.

Per trentasei chilometri di strada anche qui non s'è incontrato un paese, nient'altro che le distanziate cantoniere. Siniscola ci rivela le sue case sparpagliate ai piedi di Monte Albo — il monte di Lula — ricco di sorgenti nascoste nel suo calcare durissimo.

S'è rifugiata, Siniscola, ben lontana dal mare; e ciò non valse a salvarla dalle devastazioni dei pirati barbareschi, che traevano con feroce violenza ricchezze e genti del paese sui loro navigli veloci. A Siniscola, per Pasqua, la processione del Cristo s'incontra con la processione della Madonna; e il Divin Figlio s'inchina incontrando la Madre nella strada; poi l'una e l'altro fanno il gesto di abbracciarsi e baciarsi, mentre il popolo divotamente grida:

— *Salve Maria!*

— *Gloria Patris Filius!...*

Ed a Lodè nel tardo crepuscolo, ogni giorno, quando s'è spento il suono soave e lento dell'*Ave,* dall'alto del campanile il sagrestano intona con voce nasale — tarda sopravvivenza d'usi venuti di terra dell'Islam, ove il muezzin dalla corona del minareto prega con voce di modulato lamento al tramonto del sole — intona il *De Profundis, Domine,* cui il popolo dei pastori che rientrano coi branchi delle capre dalle vicine campagne, risponde in un sommesso coro.

(fot. Renzo Larco)

FRA I CASTAGNI SULLO STRADALE DI ARITZO.

Da Siniscola si ritorna a Nuoro per lo stradale di Lula e di Bitti. L'altopiano si ricopre di boschi di querce intrammezzati di radure violastre. Si respira di nuovo una vita favolosa sotto il frondame dei tormentati rami nocchieruti. E i tronchi schiantati dalla folgore o bruciati o vuotati dalla vecchiaia e dalla morte danno figurazioni di mostruosi animali antidiluviani. Pastori a cavallo si traggono dietro per la capezza il puledro già alto, arguto e spaurito che trotta a sbalzelloni. Ragazzi trasportano sulle spalle otri pieni di latte; giovani dagli occhi verdi iridescenti, brevi barbe a punta rossicce, denti affilati candidi in rilievo, ridono di un riso che arde.

Da tutti si riceve il saluto. Le voci d'augurio pel viaggio s'incrociano pacate, convincenti e brevi: — *Salude.* — E l'altro risponde: — *E bida* (e vita)...

— *Adiosu.* — *Bae in bonora!* (vai in buon'ora...).

Nel pomeriggio, alla sera, la voce sarà:

— *Laudàu Gièsu Cristu!*

— *Semper siat laudàu!*

Presso a Bitti in un'aia trèbbiano il grano. Una coppia di buoi gira e gira sopra un alto strame di spighe, come intorno alla macina d'un mulino. Trascinano essi, guidati da un vecchio, un cilindro di granito che rotolando sguscia i chicchi e li rende lucenti.

Bitti, antica colonia romana, vide duemila cristiani ed ebrei relegati nella sua chiusa solitudine. Ma godettero sempre, fino all'ultima generazione, i bittesi, fama meritatissima di temerari e incorreggibili sgarrettatori di mandrie. E son restati per eccellenza carnivori.

RENZO LARCO.

LA BICICLETTA POLIMOLTIPLICATA

A pochi mesi di distanza dalla pubblicazione di un articolo inteso a registrare tutti i perfezionamenti avvenuti nella bicicletta (v. « Vie d'Italia », novembre 1930) il Touring ritorna sull'argomento per approfondire un problema molto interessante: quello della bicicletta polimoltiplicata. Non sembri eccessivo ai nostri Soci e lettori questo interessamento a favore della bicicletta. Il Touring non soltanto ricorda le sue origini, ma ancor oggi sente che la bicicletta dovrebbe essere strumento di turismo molto più diffuso.

Non ci sentiamo passatisti affermando che oggi si corre troppo. La bicicletta a motore, la motocicletta, l'automobile, sono strumenti di viaggio per eccellenza e noi stessi ne fummo tra i primi e ne siamo fra i più convinti propagandisti. Queste macchine hanno raggiunto perfezionamenti meravigliosi, ma la loro stessa perfezione le rende talvolta non strumento, ma fine a sé stesse. Chi se ne vale, si abbandona al piacere della velocità e dimentica che lascia lungo la strada, specialmente in un paese come l'Italia, monumenti insigni, opere d'arte pregevolissime, spesso dovute ad artisti sommi, luoghi degni di essere più noti per ricordi storici, per curiosità naturali o d'altra specie, per le piccole industrie, per la caratteristica delle abitazioni, dell'ambiente, e così via. E questo a tacere di altre cose che pure sarebbero degne di tanta considerazione, quali gli aspetti industriali o quelli agricoli del territorio che si percorre, oggi assurti, ed a ragione, alla maggiore importanza.

Ecco perchè vorremmo vedere moderata la passione per la velocità pura ed accresciute le falangi dei giovani che percorrono pedalando le rinnovate strade d'Italia, desiderosi di approfondire un po' meglio la conoscenza di questo nostro impareggiabile Paese: tanto più perchè, quando si è giovani, è più facile entrar in possesso d'una bicicletta che d'un automobile.

La bicicletta, mentre offre un esercizio fisico estremamente utile, educa la volontà attraverso una sana e piacevole fatica, e consente di vedere e di imparare infinite cose che sfuggono al motorista.

Il ciclo-turismo è pur sempre tenuto in grande onore presso altri Paesi, dove però, molto più che da noi si usa la bicicletta polimoltiplicata.

Diamo posto perciò molto volentieri al presente scritto di un benemerito tecnico italiano, col vivo augurio che le applicazioni possano essere molte, nell'interesse soprattutto di una forma di turismo più che mai degna di essere incoraggiata.

Dopo 140 anni dalla sua lontana origine, dopo più di 40 dalla sua pratica divulgazione, la moderna bicicletta suscita ancora grande interesse nel mondo dei tecnici e degli sportivi, che si dedicano sempre con somma cura allo studio dei problemi inerenti al traffico ciclistico, ed all'esperimento di nuovi perfezionamenti da introdursi nella costruzione del più semplice ed economico mezzo meccanico di trasporto.

Ed il Touring — memore delle sue nobili tradizioni ciclistiche — non manca di favorire la relativa propaganda, concedendo larga ospitalità agli scritti dei più entusiasti assertori del ciclo-turismo, tanto che, dopo alcuni pregevoli studi dell'ing. Vandone sulla diffusione della bicicletta e sulla circolazione ciclistica in Italia, ha pubblicato nel fascicolo del novembre u. s. di questa rivista un articolo del prof. Gazzaniga su « La Bicicletta Moderna ».

In tale articolo si mette — fra l'altro — in evidenza un particolare costruttivo di capitale importanza, non molto noto fra noi per il fatto che non è stato finora adottato dalle principali fabbriche italiane, ma già applicato da tempo, ed in notevole misura, in Francia, Germania, Inghilterra, ecc.: quello del cosidetto cambio di velocità, denominato più propriamente cambio di moltiplica o di rapporto.

E, poichè il prof. Gazzaniga ha illustrato un tipo di concezione e costruzione straniera, mi sia consentito di esporre sommariamente i principî meccanici su cui è basato un sistema italiano da me recentemente portato a termine, tenendo conto dell'esperienza acquisita in un trentennio di vita ciclistica.

È a tutti noto che gli altri mezzi meccanici di trasporto terrestre — azionati da motori a scoppio, sempre più rapidi e potenti — hanno bisogno assoluto di un organo interno, costituito dalla scatola del cambio, che serve a proporzionare la *potenza quasi costante* del motore con la *resistenza variabile*, che il veicolo incontra nella sua marcia, per lo scatto iniziale, per la conformazione del percorso, per l'entità del carico, ecc.

Può, quindi, sembrare strano che tale organo non sia ancora entrato in largo uso nella costruzione della bicicletta, che è stata iniziata quasi un secolo prima della comparsa

(*fot. Castraberti, Perugia*)

LA BICICLETTA POLIMOLTIPLICATA «CARATTOLI» CONSERVA LA SUA LINEA SNELLA ED ELEGANTE.

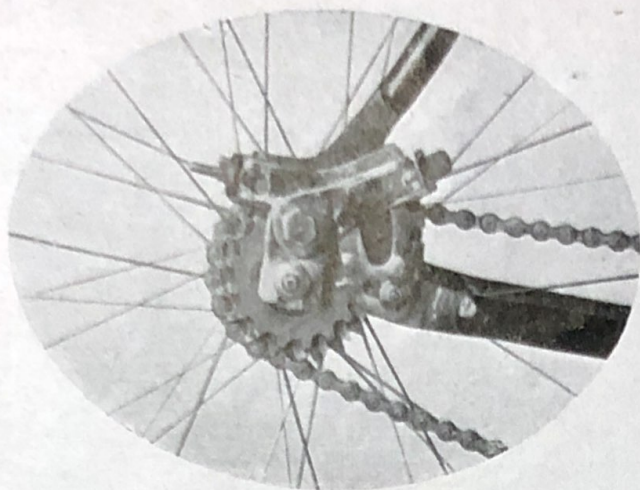
del motociclo e dell'automobile; ciò dipende, più che altro, dalle difficoltà del problema, che sembra non troppo arduo a chi lo esamini superficialmente, mentre offre ostacoli non indifferenti a chi lo studî con cognizione di causa, sotto i suoi diversi aspetti, per giungere ad una soluzione veramente pratica e conveniente.

Un buon cambio per biciclette deve, infatti, raggiungere simultaneamente i seguenti principali requisiti: rendimento massimo (scorrevolezza), rapidità di funzionamento, robustezza assoluta, semplicità, leggerezza, prezzo modico e graduabilità dei rapporti (nel senso che il ciclista possa sempre scegliere quelli che più si confanno alla sua persona ed al percorso che deve compiere).

Il primo e più importante requisito è, adunque, quello del *rendimento massimo*, poichè è indispensabile che il lavoro prodotto dal ciclista sia essenzialmente utilizzato per la propulsione della macchina, e non venga assorbito — cioè annullato — negli organi di trasmissione; e siccome questi organi già producono col movimento delle sfere, della catena e degli ingranaggi ordinarî un attrito normale, che va, nelle biciclette di buona marca, da un minimo del 3% ad un massimo del 5%, è evidente che si commette un errore gravissimo quando — per ottenere un cambio funzionante in marcia — si vuole basare il congegno su un sistema di ingranaggi di rinvio, di demoltiplicatori interni, ecc., che apportano, per quanto ben costruiti, un attrito supplementare assai accentuato, che abbassa ancora il rendimento della macchina.

In questo errore fondamentale sono caduti quasi tutti i più noti costruttori stranieri, che hanno lanciato sul mercato cambi al mozzo, al pedaliere, a catene intrecciate (contropedale), a salto di catena (deragliatore), i quali, oltre ad essere complicati, costosi, troppo pesanti, e qualche volta anche soggetti ad irreparabili guasti, offrono sempre un notevole aumento di attrito nelle trasmissioni interne ed esterne.

Non si è, quindi, tenuto nel debito conto l'insegnamento dato fino dal 1899 dal più grande critico di meccanica ciclistica, il compianto dott. Bourlet, che, nella sua magistrale opera « La bicyclette, sa construction et sa forme » ha ripetuto più volte che non bisogna perdere che in minima parte, negli attriti interni della macchina, il lavoro utile prodotto dal ciclista, e nella conclusione del capitolo riguardante i cambi ammoniva: « *a che serve diminuire lo sviluppo, se nello stesso tempo si abbassa il rendimento?* ».

Conviene, pertanto, di non persistere ulteriormente nella ricerca di una soluzione ideale, come sarebbe certamente quella di un

(*fot. Castraberti, Perugia*)
IL CONGEGNO DI CAMBIO, NELLA SUA ESTREMA SEMPLICITÀ.

cambio perfetto, funzionante istantaneamente in marcia, e di accontentarsi invece di un buon cambio estremamente semplice — come è stata e sarà sempre *semplice*, per sua natura, la bicicletta — che non dia la benchè minima noia nel suo funzionamento, anche se per eseguire l'operazione occorra mettere piede a terra per pochissimi secondi; tutto ciò a condizione che siano pienamente raggiunti tutti gli altri requisiti sopra accennati.

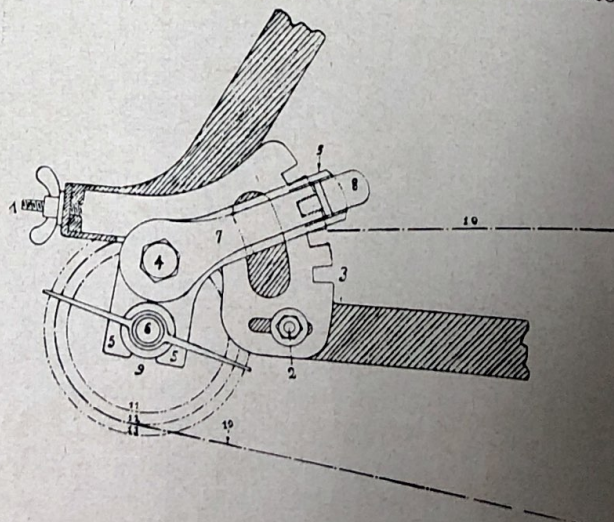
Dopo un decennio di studi e di esperimenti continui, credo di essere finalmente giunto ad una soluzione soddisfacente del complicato problema, creando un dispositivo che non produce alcun attrito supplementare, ed è al tempo stesso leggero, robusto, semplicissimo e di facile applicazione, sia alle biciclette da corsa, sia a quelle da viaggio.

Si tratta di un forcellino speciale — del peso di 200 grammi e del costo di poche lire — che serve a rendere assai più rapido e sicuro il cambio di rapporto « *a fermo* », che si ottiene di già con l'impiego di ruote libere a duplice o triplice corona, applicate al mozzo posteriore, o di corone dentate doppie all'ingranaggio del pedaliere, mediante le quali è possibile combinare da 2 a 6 rapporti.

Ai vertici posteriori del telaio si montano — una per parte — due piastre scorrevoli, mediante un tendicatena (1) ed una vite di pressione (2); ogni piastra porta anteriormente tante tacche (3) quanti sono i rapporti combinabili, ed inferiormente un perno ed un appoggio semicircolare (4) per l'applicazione della levetta di cambio (5). Questa levetta, alzata ed abbassata dalla mano del ciclista, produce l'avvicinamento o l'allontanamento dell'asse della ruota posteriore (6), in modo da compensare *subito* ed *esattamente* la diversa lunghezza di campata della catena, dovuta alla diversa grandezza dei pignoni o degli ingranaggi, che vengono di volta in volta messi in funzione, scavalcando la catena con la mano destra da una corona all'altra della ruota libera o dell'ingranaggio del pedaliere.

Per mantenere, poi, ben ferma la levetta di cambio nella posizione che viene ad assumere, a seconda del rapporto impiegato, si usufruisce di un dente di arresto, montato su di una molla piatta (7), aderente alla stessa levetta; tale dente va ad incastrarsi automaticamente nella corrispondente tacca della piastra scorrevole, e può essere poi sollevato dal ciclista — per la successiva manovra di cambio — spostando in fuori la molla piatta nel punto estremo (8).

L'operazione, che può essere eseguita anche di notte, è dunque facile e rapidissima, poichè si ottiene in una media di soli *tre secondi*, senza bisogno di allentare o stringere alcun dado o galletto, e con la sicurezza assoluta di aver sempre la catena in esatta tensione e la ruota ben centrata rispetto al telaio ed al freno a tenaglia; quando, poi, occorre sfilare la ruota per riparare o cambiare i pneumatici, si usufruisce di un altro notevole vantaggio, dato che l'asse posteriore può essere smontato e rimontato nel suo apposito alloggiamento (9) senza perdere la registrazione della catena.

Riassumendo: tra i due requisiti più importanti del cambio di moltiplica — rendimento massimo e rapidità di funzionamento,

1, Tendicatena; 2, vite di pressione; 3, tacche della piastra scorrevole; 4, perno ed appoggio semicircolare; 5, levetta di cambio; 6, asse posteriore; 7, molla piatta con dente di arresto; 8, estremità della molla; 9, alloggiamento dell'asse; 10, catena; 11-12-13, triplice corona della ruota libera (un altro ingranaggio doppio può essere applicato al pedaliere).

che non sono fra loro facilmente associabili — ho creduto di dover dare la preferenza al primo per le ragioni suesposte. Mi sono, pertanto, accontentato di raggiungere una *semi-istantaneità* di funzionamento, che è più che sufficiente alle esigenze di marcia di qualsiasi ciclista, poichè gli permette di poter adattare prontamente e comodamente la macchina alle diverse condizioni della viabilità (salita o discesa, vento favorevole o contrario, fondo stradale scorrevole o sconnesso, ecc.), condizioni che in pratica non subiscono variazioni troppo frequenti, anche perchè l'organismo umano costituisce un *motore eminentemente elastico*, capace di passare, per poco tempo, da una potenza normale di 8 chilogrammetri al secondo ad una potenza eccezionale di circa 20 chilogrammetri, per superare agevolmente — con pochi colpi più vigorosi di pedale — qualche improvvisa e breve asperità del terreno. Del resto per meglio convincersi della diversa frequenza, con cui l'*automobilista* ed il *ciclista* hanno rispettivamente bisogno di adoperare il cambio, basta considerare che — su di un percorso misto di 100 km. — il primo deve eseguire l'operazione almeno 50 volte, mentre il secondo ne sente la necessità 5 o 6 volte al massimo.

SCHIZZO CARTOGRAFICO DELLA PENISOLA ITALIANA, DIMOSTRANTE IL RAPPORTO FRA LE ZONE MONTUOSE E QUELLE DI PIANURA.

Non credo di aver peccato di immodestia, permettendomi di descrivere, in una rivista dell'importanza della presente, un dispositivo di mia creazione: ben so che la mia fatica è condivisa da una schiera di altri inventori italiani, che si sono accinti da anni allo studio del medesimo problema, e che si sono poi trovati — come me — nella impossibilità di far conoscere alla massa dei ciclisti connazionali i rispettivi apparecchi, per le enormi difficoltà che si oppongono all'azione di chi tenti apportare una radicale trasformazione in una macchina costruita su modelli uniformi ed in grandissime serie, come la bicicletta.

Voglio adunque sperare che il mio esempio serva loro di incitamento e li induca a partecipare attivamente all'opera di propaganda a favore della bicicletta « *polimoltiplicata* », la quale deve essere specialmente introdotta in Italia, ove le zone pianeggianti stanno nel rapporto da 1 a 5 rispetto a quelle di collina e di montagna, ed ove, pertanto, il cavallo di acciaio non potrà mai raggiungere quella intensa diffusione, che ha già conseguito in Francia, Inghilterra, Germania, Belgio, ecc., se non quando sarà costruito in modo da adattarsi perfettamente alle esigenze del nostro particolare ambiente.

Per conseguire tale intento occorre, però, che si addivenga al più presto ad una continua e proficua collaborazione fra inventori ed industriali nazionali — come è nello spirito corporativo — per scegliere la soluzione più

pratica e conveniente fra le migliori che sono state prospettate dagli inventori predetti — e che spero saranno, dopo la mia, fatte conoscere al pubblico — e per apportare finalmente alla bicicletta una importante innovazione, che possa dirsi integralmente italiana e segni una tappa decisiva nel continuo perfezionamento dell'antico « celerifero ».

Solamente in tal modo si accresceranno i nostri 3 o 4 milioni di cicli, nel volgere di pochi anni, portandoli ai 5, 6 ed anche ai 7 milioni, reclamati dai rappresentanti della stessa industria; e si raggiungerà nello stesso tempo un benefico effetto economico-sociale, poichè, mentre si renderà più agevole il mezzo di trasporto che quotidianamente impiegano le classi operaie per recarsi al lavoro e per tornare alle abitazioni, si risusciterà la sana passione per il ciclo-turismo nella nostra balda gioventù.

BRUNO CARATTOLI.

CONFERENZE DI PROPAGANDA TURISTICA

Come fu annunziato su questa stessa Rivista, il Touring nell'intento di contribuire con una nuova forma alla diffusione della conoscenza del Paese, ha iniziato la pubblicazione di una *serie di conferenze sulle diverse regioni italiane*. Sono ora pronte le seguenti: **Sicilia, Sardegna, Calabria, Umbria, Toscana,** ognuna con 60-80 diapositive.

Ciascuna conferenza, dovuta a studiosi di particolare competenza (prof. Giuseppe Agnello, per la Sicilia; dr. Francesco Loddo Canepa, per la Sardegna; prof. Giuseppe Isnardi, per la Calabria; prof. Adolfo Oxilia, per l'Umbria; prof. Giuseppe Fanciulli, per la Toscana), è una breve ma compiuta rappresentazione di una regione italiana sotto l'aspetto fisico, storico, artistico, economico e soprattutto turistico.

Per la diffusione, il Touring fa affidamento sull'appoggio cordiale dei benemeriti Consoli e dei Soci. Essi, che assai di frequente contano numerose e cospicue aderenze, potranno facilmente trovare il locale adatto, e incaricarsi personalmente di leggere la conferenza, o delegare a ciò altra persona. Esistono anche nei centri meno popolosi istituti di cultura, enti di assistenza, associazioni, circoli di varia natura, come Università Popolari, Istituti Fascisti di Cultura, Fasci, Sindacati, Dopolavoro, Associazioni Combattenti, Circoli degli Ufficiali, Sale di Convegno reggimentali, Case del Soldato, Circoli religiosi, Oratorii, Collegi dotati di sale di riunione, che saranno lieti di accordare il loro appoggio all'iniziativa, facendosi essi stessi organizzatori della riunione. E di questa nuova collaborazione rendiamo fin d'ora grazie vivissime.

Nel caso che tutte le serie di diapositive siano in prestito, potrà accadere che i richiedenti debbano aspettare qualche giorno prima di riceverle ed è per questo che ci permettiamo di raccomandare loro di restituirle non appena usate, con la massima sollecitudine.

Le condizioni per la diffusione delle conferenze di propaganda turistica e delle relative diapositive sono le seguenti:

1° Il testo di ciascuna conferenza è contenuto in un fascicolo che viene ceduto al prezzo di **L. 5**.
2° Per ogni serie di diapositive dovrà essere versata una cauzione di **L. 20** che verrà rimborsata all'atto della restituzione.
3° La durata massima del prestito delle diapositive è fissata in *10 giorni* oltre quelli richiesti dal trasporto.
4° Le spese di trasporto sono a carico del committente.
5° I danni causati da rotture o smarrimento derivanti da negligenza del committente dovranno essere rifusi.

NB. - Le diapositive del T. C. I. hanno il formato usuale di cm. 8.5×10 e si possono proiettare con i comuni apparecchi diascopici, di cui sono generalmente forniti gli Istituti di istruzione e di cultura.

CONCORSO FOLCLORISTICO A PREMIO

(L. 100 ogni fotografia pubblicata)

(*fot. D'Amico, Teano di Napoli*)

NEL FORTE SANNIO

Sulle falde del Matese, nella montana borgata di Roccamandolfi — che va diventando una sempre più apprezzata stazione climatica per l'amena sua posizione e per la buona situazione altimetrica (m. 850 s. m.) — perdurano ancora i belli e simpatici abbigliamenti muliebri di cui dà un efficace saggio la nostra illustrazione. Sappiano i molisani conservarli anche nell'avvenire.

ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

Facilitazioni per la "Primavera Siciliana" e per il Lago di Garda.

Per iniziativa dell'ENIT, di cui si è reso interprete l'onorevole Italo Bonardi, anche a nome del Touring Club Italiano, le Ferrovie dello Stato — in seguito ad accordi intervenuti con la Società di Navigazione sul Lago di Garda e con la Società della Ferrovia Rovereto-Riva, hanno stabilito che tutti i biglietti a riduzione del 50 per cento che, in occasione della « Primavera Siciliana » verranno emessi da tutte le stazioni a nord di Rovereto e dalle Agenzie estere per i transiti del Brennero e di San Candido, in destinazione della Sicilia — comprendenti di conseguenza il percorso Trento-Verona — diano facoltà ai viaggiatori di seguire — nel viaggio di andata o in quello di ritorno — la « via Lago di Garda » (Rovereto-Riva-Desenzano o Peschiera-Verona-viceversa) senza alcuna speciale formalità (Vedasi anche nel Notiziario).

L'innovazione ha grande importanza per il movimento turistico sul Lago di Garda, in quanto i numerosi viaggiatori, specie tedeschi, diretti in Sicilia durante l'inverno e la primavera, e dei quali è nota la predilezione per il Garda, potranno seguire (senza noie per acquisto di ulteriori biglietti, e senza obbligo di dichiarare la via che seguiranno, all'atto dell'acquisto del biglietto ferroviario) la via Rovereto-Riva-Desenzano-Verona o viceversa, percorrendo il bellissimo itinerario del Benaco.

Problemi turistici al Consiglio Provinciale dell'Economia di Roma.

Il Comitato di Presidenza del Consiglio Provinciale dell'Economia di Roma, nella sua ultima riunione, ha fra l'altro esaminato le proposte dell'Ente Nazionale per le industrie turistiche sulla istituzione di un Comitato apposito per la organizzazione del turismo in provincia, proponendo al Consiglio una cospicua somma da stanziarsi in bilancio, da erogare in favore di iniziative attinenti ad attività degne di particolare incoraggiamento e per la istituzione di premi ad autoservizi di grande turismo.

Un viaggio di studio in Ungheria.

La Federazione Nazionale Fascista dell'Industria Idro-Termale e Climatica, con gli auspici dell'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche, organizzerà per la prossima primavera un viaggio di studio in Ungheria, riservato agli industriali della Idrologia ed ai medici idrologi. Obbiettivo del viaggio — che ha tutto il favore delle autorità turistiche e dell'Associazione « Città d'acque » di Budapest — è quello di far conoscere il magnifico sviluppo delle applicazioni industriali e scientifiche della capitale ungherese nel campo idrologico.

Nuove pubblicazioni.

Sono state poste in distribuzione alcune nuove pubblicazioni, fra le quali quella intitolata *Italien,* in lingua tedesca. Oltre alle illustrazioni fotografiche, presentanti al lettore visioni particolari e caratteristiche delle migliori località, monumenti ed edifici, il volumetto è corredato di otto policromie riproducenti alcuni dei capolavori dell'arte pittorica italiana. Non quindi un'arida guida può definirsi questa nuova pubblicazione, bensì un volume di piccolo formato, che all'estetica aggiunge una compiuta se pur concisa descrizione ed una degna illustrazione di ciò che l'Italia offre al visitatore; nè si limita a descrivere il patrimonio di panorami e di capolavori racchiuso dalle Alpi alla Sicilia, ma si spinge all'Africa e all'Egeo, ove l'Italia ha una continuazione ideale e materiale, ove risorgono o si conservano i segni indelebili della grandezza romana.

Degna di rilievo è anche la nuova pubblicazione sul *Veneto e la Venezia Giulia*, di cui sono state stampate le edizioni italiana, inglese, farncese e tedesca. Essa presenta al turista ciò che di più bello e più degno di visita offrono queste due regioni sorelle.

Per il turismo tripolitano.

Presso la sede dell'ENIT si sono riuniti recentemente i rappresentanti dei dicasteri ed enti interessati allo sviluppo turistico della Tripolitania, per uno scambio d'idee sui provvedimenti da proporre alla competente autorità in vista della prossima Fiera e dell'imminente stagione turistica tripolitana. Alla riunione, svoltasi sotto la Presidenza dell'on. Suvich, Presidente dell'ENIT, erano rappresentati i Ministeri dell'Interno, delle Colonie, delle Corporazioni, la Direzione Generale della Marina Mercantile, l'Ente Autonomo Fiera di Tripoli, la Società di Navigazione Florio e la Società Anonima Navigazione Aerea.

Venne universalmente riconosciuta l'opportunità di facilitare in ogni modo l'accesso alla Tripolitania, sia ai nazionali che ai forestieri, riducendo al minimo le formalità necessarie e rendendo più spedite le pratiche per il rilascio del lasciapassare coloniale.

VITA DEL TOURING

Propagandisti benemeriti – Un Console del Touring in ogni Legione della Milizia.

Continuiamo a segnalare i benemeriti della propaganda in pro del Touring:

Il Capitano *Giuseppe Parisi*, Comandante della Compagnia Radio-Telegrafisti del Genio della Tripolitania, a Tripoli, ha procurato al Sodalizio, in poco più di un mese, 131 Soci vitalizi e 19 annuali.

Il Colonnello Comm. *Luigi Gambelli*, Capo di S. M. del R. Corpo Truppe Coloniali della Tripolitania, in Tripoli, già noto per le sue alte benemerenze di propagandista, ha presentato negli ultimi giorni dell'anno decorso, 185 Soci vitalizi e 18 annuali che vanno aggiunti agli altri 341 Soci vitalizi e 170 annuali da lui già presentati nell'anno 1929.

Ed a dimostrare come sia possibile di svolgere fecondissima azione di propaganda anche nei piccoli Comuni, citiamo il caso del nostro benemerito Console per San Pietro del Carso, Dottore *Romano Chiucci*, il quale in pochi mesi ha presentato al Sodalizio 16 Soci vitalizi e 121 annuali, e altre nuove presentazioni ci annunzia con parole di augurio e di fede.

UN GRAFICO ELOQUENTE.

400 mila Soci; 180 mila Vitalizi.– Così il Touring ha chiuso il 1930. Ma la marcia non si arresta: per l'Italia, per il Touring, sempre avanti'

Segnaliamo anche il signor *Giovanni Bellanca*, nostro Socio residente a Tremiti, che in quella piccola, remota località (289 abitanti), nella quale fino al 1° dicembre u. s. non esisteva neppure un Socio del T. C. I., ha saputo raccogliere ben 25 nuovi Soci. Infine diamo notizia col più vivo compiacimento che, in seguito a cortese autorizzazione avuta dal Comando Generale della M.V.S.N., il Touring ha provveduto anche, su proposta dei Comandi interessati, alla nomina di un proprio Console in ciascuna delle circa 200 Legioni, comprese quelle speciali, della Milizia.

Il Touring e gli stranieri: un gradito riconoscimento.

Un nuovo tributo d'ammirazione ci viene d'oltre oceano: trattasi di una nostra Consocia americana, una gentile e colta signora, che lusinga tanto più il nostro amor proprio in quanto identifica la lode per noi con quella per il nostro Paese.

Nell'accusarci ricevuta di alcune pubblicazioni, che ci aveva richiesto, la signora Hellen P. Mc. Mullan, di Mount Airy (Stati Uniti) ci indirizza parole che ci piace riportare in parte e — naturalmente —

tradotte, poichè pongono in rilievo una speciale utilità che gli stranieri possono ritrarre dalle pubblicazioni del Touring:

« Desidererei — scrive la gentile Consocia — potervi scrivere in italiano anzichè in inglese; ma sono soltanto ai primi passi nella conoscenza della vostra lingua, che sto studiando appunto per il grande amore che mi lega all'Italia. Vi dirò, anzi, che le pubblicazioni del Touring mi sono di grande aiuto in questo, dandomi la possibilità di acquistare maggior familiarità con detta lingua e di conoscere e comprendere meglio il vostro Paese. Mi assiste la speranza di poter venire in Italia anche la prossima estate ».

Una simpatica iniziativa studentesca.

Il Dott. Carlo Del Bono, nostro Console Universitario per Palermo, allo scopo di favorire lo sviluppo dell'alpinismo fra le masse studentesche, ha bandito un *Concorso* fra i camerati che nel corso dell'anno IX esplicassero una maggior attività alpinistica.

I premî da sorteggiarsi fra i concorrenti sono due assegni, equivalenti all'importo dell'associazione vitalizia del Touring Club Italiano e destinati ad essa. Tali assegni vennero donati dal Banco di Sicilia e dalla Cassa di Risparmio locale.

Segnaliamo anche questo esempio molto simpatico e molto lusinghiero per il Touring.

Un'escursione Pasquale del T. C. I.

Dal 4 al 6 del prossimo aprile, si svolgerà un'escursione, organizzata dal T. C. I., *dal Lago d'Iseo al Lago di Garda attraverso le valli bresciane.*

Non è possibile per ora dire di più, benchè anche i minimi particolari dello stupendo itinerario siano ormai fissati. Ma gli interessati ne prendano nota, in attesa di leggerne una vivace descrizione nel numero di marzo prossimo di questa Rivista.

La brillante affermazione italiana alla Esposizione di Terwueren.

La Giuria della Esposizione-Concorso di Terwueren, nella seduta finale tenuta sotto la Presidenza del Prof. Paul Erculisse il 30 settembre s. a. ha proceduto alla assegnazione dei premi alle varie ditte partecipanti alla riuscitissima manifestazione belga.

La Sezione Italiana, promossa ed organizzata dal Touring Club Italiano, raccolse larga messe di onorificenze. Infatti al nostro Sodalizio furono attribuiti un *Diploma di Medaglia d'Oro* per le pubblicazioni esposte ed uno speciale *Diploma di benemerenza* della Société Centrale Forestiére de Belgique per gli eminenti servizi resi dal nostro Sodalizio alla causa forestale. Delle ditte espositrici, alla Società Anonima Prodotti Industrie Forestali di Roma fu assegnato un Diploma di Grande Medaglia d'Oro con le felicitazioni della Giuria, e Diplomi di Medaglia d'Oro furono pure assegnati alla Società Agglomerati Residui Agricoli di Bisceglie ed alla Società Gassogeni Ing. L. Citella di Milano, mentre alla S. A. Gassogeni NOSTRUM di Torino ed alla Società Italiana Motori Crossley di Firenze furono attribuiti Diplomi di Medaglie d'Argento.

Il T. C. I. segnala con compiacimento la brillante affermazione dell'industria nazionale.

Insetti... per uso d'oreficeria.

I viaggiatori che tornano da certe regioni del Brasile raccontano meraviglie di quei fuochi vaganti che nelle notti d'estate solcano velocemente l'aria come stelle filanti in miniatura. Sono essi i « pirofori », coleotteri che emettonò da tre parti del corpo una viva luce verdognola, che si fa tanto più intensa quanto più essi sono irritati o angustiati. Di questa dolorosa attitudine si valgono le eleganti signore brasiliane, che, dopo aver trafitto con lunghi spilli le povere bestiole, se le applicano ai capelli e alle vesti, compiacendosi appunto della maggior luminosità che deriva dal maggior martirio. Non è questo l'unico insetto che nel Brasile viene usato come adornamento personale; altri, ad esempio, vengono addirittura legati in oro e in argento, come fossero pietre preziose. Su tale argomento attraente e curioso, il Dottor E. Ronna intrattiene piacevolmente i lettori de *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* del febbraio 1931, nell'articolo *Entomologia ...ed oreficeria brasiliane.*

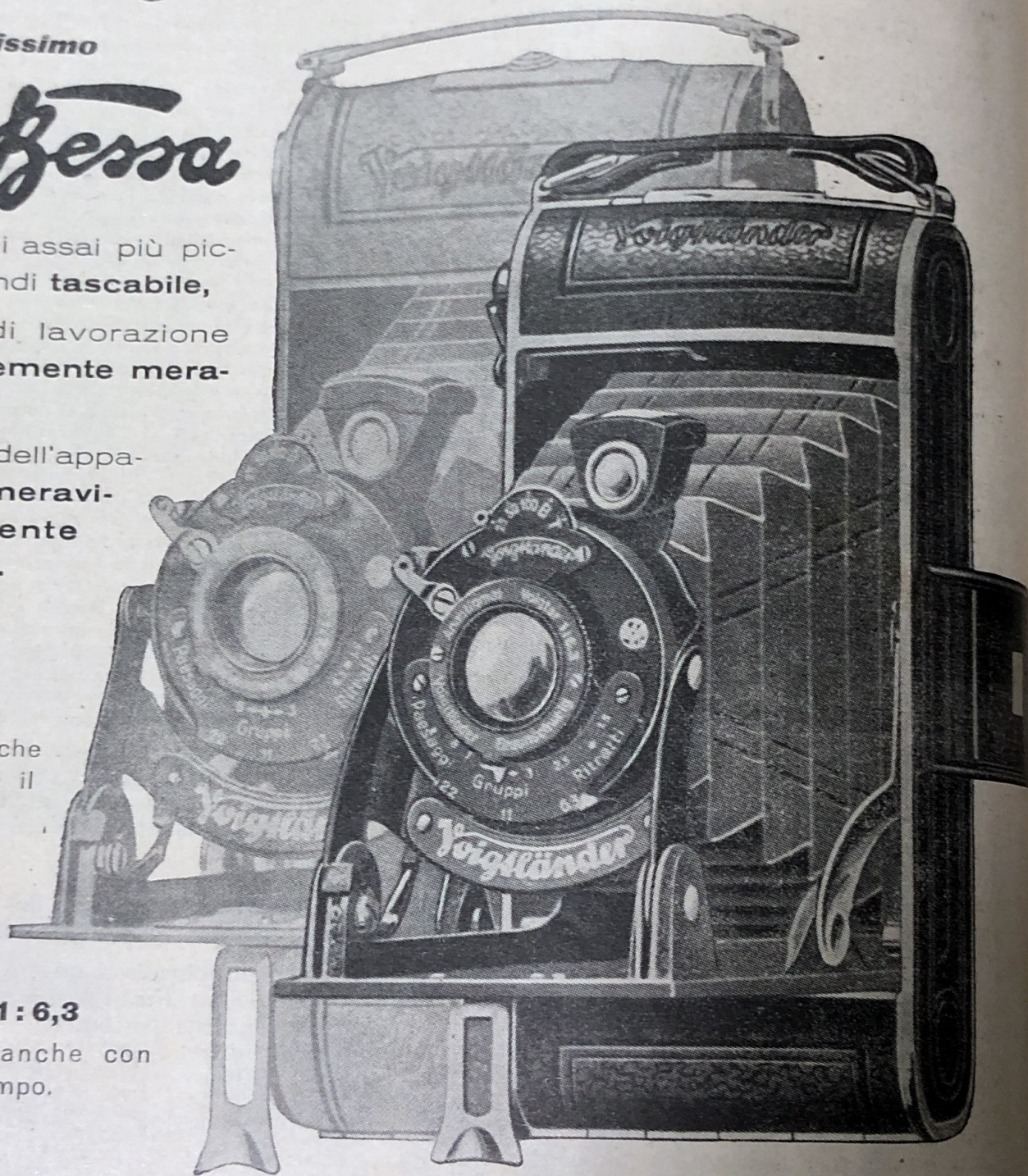
Un altro argomento attraente — nonchè attuale, dati gli orientamenti odierni della musica leggera — è quello trattato da U. Franci, *La Canzone Messicana*, considerata dagli antichi tempi ad oggi, con trascrizione di brani musicali. Nello stesso numero, P. G. Jansen illustra ampiamente il *Ferrocarril del Nord-Este*, la miglior ferrovia della Repubblica Colombiana, progettata e costruita da un italiano; U. Tegani descrive con l'usato colore un viaggio *da Itararé a Curityba;* J. Vicari tratta del giornalismo brasiliano; altri di altri varî argomenti.

Nè meno interessante è la parte italiana: A. Bandini Buti presenta il nuovo volume del Touring, « *Lombardia* », rilevandone le bellezze e le curiosità; C. Cecchelli illustra *La nuova chiesa argentina di Roma*, monumento degno della nostra miglior tradizione artistica; U. Tegani narra vita e miracoli di quella grande istituzione che è l'*Istituto Sieroterapico Milanese*; il prof. Reginelli parla di una nuova industria alpina italiana: *l'allevamento del visone da pelliccia.* Ai fasti dinamici dell'Italia nuova ci richiamano due interessanti articoli illustrati sulla *Crociera transatlantica di Balbo* e sul *Raid automobilistico del General Graziani da Bengasi a Tripoli.* Pagine autonome di completa illustrazione e un notiziario italo-americano completano il bel fascicolo di circa 120 pagine in carta patinata di lusso. Ben si comprende come questa nostra magnifica consorella possa incontrare tanto successo così in Italia come fra i connazionali residenti all'estero.

L'abbonamento annuo a *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* costa: per i Soci del T. C. I., L. **25,50** in Italia e Colonie, L. **50,50** all'Estero; per i non Soci, rispettivamente L. **30,50** e L. **55,50.**

Sconti e facilitazioni ai Soci del T. C. I. per l'abbonamento a Riviste e Giornali.

All'elenco pubblicato a pag. 9 del numero di gennaio de *Le Vie d'Italia* sono da aggiungere i seguenti periodici:

	prezzo norm. d'abb.	sconto per i Soci %	prezzo per i Soci
Roma:			
Nuova Antologia, via Michelangelo Caetani, 32 (abbonamento pel tramite del T. C. I.)	120 —	10	108 —
Il Giornale del Turismo, via S. Alessio, 15	25 —	20	20 —
Milano:			
Il Ricamo Moderno, viale Monza, 53	12.50	10	10.75
La Cucina e la Mensa, via F. Nullo, 15	25 —	30	17.50
Torino:			
Radiocorriere, via Arsenale, 21 ..	36 —	17	30 —

NOTIZIE ED ECHI

TURISMO

Una Mostra del Giardino Italiano a Firenze.

Una caratteristica espressione della Primavera Fiorentina sarà data quest'anno dalla Mostra del Giardino Italiano, organizzata sotto la direzione di S. E. Ugo Ojetti, del Conte Carlo Gamba e del Comm. Nello Tarchiani.

Tale Mostra, che si svolgerà in Palazzo Vecchio dal 4 aprile al 30 giugno, vuole essere un'illustrazione del giardino italiano dall'origine al principio dell'Ottocento, intendendo nella espressione «giardino» anche la villa, con tutto quanto ha riferimento ai passatempi e agli scopi della villeggiatura.

La Mostra comprenderà varie manifestazioni: e cioè un'esposizione di quadri, stampe, arazzi e plastici riproducenti gli antichi giardini italiani d'ogni regione, da quello pompeiano a quello settecentesco; e una Mostra retrospettiva del fiore artificiale in cera, porcellana, vetro, seta e carta, oltre a varie scenografie dei giardini italiani dal secolo XV al XVIII, con figure in costume.

Le manifestazioni saranno integrate dalla visita ai parchi e ai giardini storici della Toscana.

La celebrazione del settimo centenario di Sant'Antonio.

Nel maggio 1931 avrà luogo ufficialmente in Padova l'apertura dell'Anno Antoniano, per la celebrazione del settimo Centenario della morte di Sant'Antonio. In tale occasione verranno inaugurati la decorazione dell'abside della Basilica di Sant'Antonio, il Santuario dell'Arcella, completamente restaurato, l'Esposizione Internazionale d'Arte Sacra e il «Grande Albergo del Centenario» capace di ospitare trecento persone. Verrà anche inaugurata la «Casa del Pellegrino», per oltre 1200 persone, in coincidenza con le grandi e solenni funzioni religiose che avranno svolgimento intorno alla data del 13 giugno, giorno della morte del Santo, e con l'apertura della XIII Fiera Campionaria di Padova la quale assumerà particolare importanza. Seguiranno, nei mesi successivi, Congressi internazionali religiosi, conferenze, grandiosi concerti sinfonici ed oratori.

Nel marzo 1932 verranno inaugurate le nuove cappelle della Basilica ora in corso di restauro, e nel maggio si avrà un grande pellegrinaggio storico al Santuario di Camposampiero e a quello dell'Arcella, che fu, come si sa, l'ultima tappa percorsa dal Santo. L'Esposizione d'Arte Sacra rimarrà aperta durante tutto l'anno centenario, e quindi anche durante la XIV Fiera Campionaria del 1932.

Nuovi alberghi a Misurata e a Zuara.

Si è aperto a Misurata un nuovo albergo, gestito dal Municipio. L'albergo, che sorge nel centro della città in un apposito edificio elegante ed ampio, ha sale di trattenimento e di lettura, bar, ristorante, garage, giardino all'inglese, ecc. E' dotato di acqua corrente in tutte le camere e di camere con annesso gabinetto da bagno.

Anche a Zuara è stato inaugurato l'Albergo municipale, costruzione ottima, con locali ariosi ed elegantemente arredati.

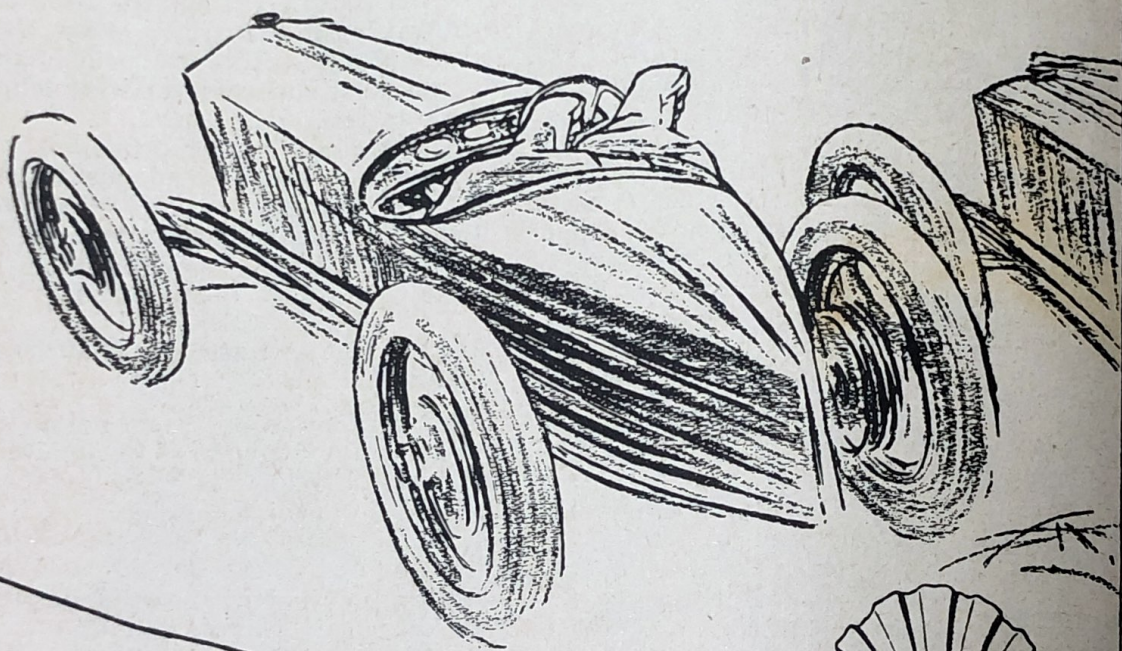
Il nuovo albergo, dovuto all'iniziativa dell'autorità commissariale della regione, risponde ad una necessità, poichè sono molti i cittadini italiani ed i turisti, anche stranieri, che transitano per Zuara.

In tal guisa tutti i principali centri della Tripolitania vengono adeguatamente attrezzandosi nel campo turistico e alberghiero, offrendo ai visitatori, che numerosi affluiscono nella Colonia, ogni possibile conforto, compatibilmente con le risorse locali.

Accordo italo-svizzero per il turismo automobilistico.

E' stata firmata a Roma nel dicembre u. s., ed è entrata in vigore nel gennaio, la convenzione tra l'Italia e la Svizzera per la circolazione dei veicoli a motore.

Essa prevede che le automobili potranno circolare liberamente per tre mesi sul territorio dei due Paesi senza bisogno di presentazione del certificato internazionale, alla condizione che i proprietari siano in possesso del permesso nazionale e che i veicoli siano muniti delle targhe di polizia e di nazionalità secondo la convenzione internazionale dell'11 ottobre 1909. La convenzione stabilisce altresì che le parti contraenti si impegnano di non esigere alcuna tassa nè imposta sui veicoli, nè diritto di dogana durante il loro soggiorno sul rispettivo territorio, e nello stesso tempo di non colpire con alcun diritto doganale la benzina e l'olio che si trovino nei serbatoi dei veicoli stessi nel momento in cui passano la frontiera, salvo naturalmente i casi di abuso.

Per gli autocarri l'esonero è valevole solamente per le vetture — immatricolate ad Aosta, Bolzano, Como, Milano, Novara, Sondrio, Varese e Vercelli — che si recano nei Cantoni di Ginevra, di Vaud, del Vallese, del Ticino e dei Grigioni; e viceversa per i veicoli svizzeri.

AUTOMOBILISMO

L'esportazione italiana di autoveicoli nei primi 9 mesi del 1930.

Il numero di autoveicoli esportati dall'Italia durante il periodo gennaio-settembre 1930 — secondo i dati trasmessi dall'Istituto Nazionale per l'Esportazione — è stato di 18.313 unità, contro 19.193 nei primi nove mesi dell'anno scorso e 21.880 nel periodo corrispondente del 1928.

Per quanto le cifre indichino anche per quest'anno una flessione, tuttavia si può rilevare come la contrazione delle nostre esportazioni d'autoveicoli, iniziatasi nel 1928 e notevolmente accentuatasi durante il 1929, sia stata nel corso di quest'anno meno sensibile, segnando un rallentamento ed una stasi non del tutto sfavorevole, in vista soprattutto della peggiorata situazione del mercato automobilistico internazionale.

Se esaminiamo le singole correnti rivolte ai vari mercati notiamo che la nostra esportazione d'autoveicoli si è contratta soprattutto nei seguenti Paesi: Germania, Polonia, Romania, Ungheria, India Britannica, Sud-Africa, Algeria, Egitto, Federazione Australiana e Brasile.

Più numerosi sono però i mercati in cui l'importazione di macchine italiane ha denotato quest'anno confortanti aumenti in confronto all'ugual periodo dell'anno scorso, come è facile rilevare dalla seguente tabella:

Destinazioni	1928	1929	1930
Austria	288	257	315
Belgio	1.013	709	699
Cecoslovacchia	532	442	450
Danimarca	177	130	152
Finlandia	110	36	54
Francia	3.168	2.774	3.282
Germania	3.359	2.939	2.247
Gran Bretagna	1.322	875	1.012
Grecia	184	64	353
Irlanda	41	82	108
Jugoslavia	226	151	180
Norvegia	48	60	75
Paesi Bassi	401	368	328
Polonia	595	421	257
Portogallo	100	145	210
Romania	537	324	235
Spagna	1.141	1.254	1.324
Svezia	451	265	270
Svizzera	884	1.219	1.418
Ungheria	305	248	119
U.R.S.S.	233	401	678
Colonie Fr. in Asia	134	35	6
Giappone	177	35	77
India Brit. e Ceylon	846	975	776
Indie Or. Olandesi	770	442	505
Stab. dello Stretto	217	549	443
Turchia Asiatica	177	78	90
Feder. Australiana	150	455	83
Africa Mer. Britannica	284	210	156
Algeria	207	160	111
Egitto	328	568	349
Marocco	253	288	287
Argentina	772	471	494
Brasile	909	494	231
Altri Paesi	1.541	1.269	939

Al fine di meglio valutare e comparare i risultati della nostra esportazione automobilistica dei primi 9 mesi di quest'anno, in rapporto soprattutto all'esportazione degli altri principali Paesi produttori ed esportatori d'autoveicoli, giova riportare qui appresso il seguente prospetto, nel quale sono messi in rilievo i vari dati e le rispettive variazioni quantitative:

		1929	1930	Variaz. % in quantità
Italia	Lire	281.038.000	251.443.000	— 5
	Num.	19.193	18.313	
Gran Bretagna	Lst.	3.997.000	3.775.000	— 15
	Num.	19.565	16.659	
Francia (8 m.)	Fr.	1.077.915.000	817.229.000	— 23
	Q.li	607.701	465.804	
Germania	Mk.	43.348.000	29.920.000	— 25
	Num.	6.231	4.674	
Austria	Scell.	28.120.000	15.988.000	— 41
	Q.li	33.751	19.727	
Stati Uniti	Doll.	299.596.000	137.869.000	— 55
	Num.	454.203	200.515	

Una adunata pasquale degli automobilisti a Roma.

Nella settimana di Pasqua avrà luogo in Roma una grande adunata automobilistica, organizzata dal R. A. C. I. di Roma, la quale non mancherà di richiamare dall'Italia e dall'estero numerosi automobilisti. Le macchine del Raduno parteciperanno inoltre ad un concorso di eleganza. Per l'occasione, Roma preparerà le più liete accoglienze agli ospiti, ed offrirà loro una serie di festeggiamenti.

Un centro di studi superiori per l'automobilismo.

Si sta costituendo, per iniziativa dell'Automobile Club di Roma, un centro di studi superiori, vòlto all'incremento dell'automobilismo sotto i suoi molteplici aspetti. Il corso perseguirà intenti di carattere commerciale, tecnico, industriale, giuridico, turistico e culturale.

Trasporto di persone su autocarri.

Ad opportuna norma delle aziende industriali e commerciali, le R. Prefetture rendono noto che solo eccezionalmente sugli autocarri possono viaggiare le persone strettamente necessarie per le operazioni di carico e scarico, consegna e spedizione delle merci trasportate e la relativa riscossione. In tale caso dovrà, però, essere portato in circolazione, per essere esibito ad ogni richiesta di controllo da parte degli agenti incaricati della vigilanza sulla circolazione, un apposito certificato nominativo col quale le aziende, proprietarie degli autocarri, attestino la qualità e l'effettiva dipendenza da esse di ciascuna delle persone viaggianti.

Su tali mezzi di trasporto può anche prendere posto il proprietario della merce, semprechè possa comprovare, con mezzi idonei, tale sua qualità.

Scaini
MILANO

Il Salone di Milano.

Durante la annuale manifestazione della Fiera di Milano il grandioso Palazzo dello Sport ospiterà il Salone internazionale dell'Automobile che si aprirà il 16 aprile e si protrarrà per otto giorni. La rassegna automobilistica non poteva trovare sede più degna e appositamente costrutta. Dopo il tentativo di un anno di portar altrove il Salone dell'Automobile, l'esperienza ha dimostrato l'opportunità di giovarsi del meraviglioso impianto milanese e della pubblicità mondiale recata dalla Fiera di Milano. Assisteremo con compiacimento alla esposizione delle maggiori novità italiane già presentate ai Saloni esteri e alle più recenti innovazioni risultate come primizia al Salone e al mercato italiani.

La Brescia-Ponte di Legno.

Anche quest'anno si svolgerà la gara automobilistica Brescia-Ponte di Legno, per vetture della categoria sport, organizzata dall'A. C. di Brescia col patrocinio della *Gazzetta dello Sport*.

Partendo da Brescia alle 8 del 22 febbraio p. v., i concorrenti seguiranno il percorso Iseo-Pisogne-Breno-Edolo-Ponte di Legno, per una lunghezza di km. 120. Le strade saranno aperte al traffico, meno i tratti Sale Marasino-Pisogne (km. 10) e Edolo-Ponte di Legno, sul quale si disputerà la corsa in salita di km. 8.

E' questa una delle più belle manifestazioni automobilistiche invernali, la quale assume di riflesso un notevole interesse turistico consentendo agli appassionati di approfittare dell'occasione per trascorrere qualche giorno nella magnifica conca del Tonale e per fare dello sport sulla neve.

Quale patente occorre per guidare un autoveicolo da piazza che temporaneamente non eserciti servizio pubblico?

Si era sostenuto avanti il Tribunale penale di Bologna che per guidare un'auto pubblica occorresse sempre la patente di secondo grado anche quando la macchina non sia adibita a servizio pubblico, ma quei magistrati hanno ritenuto (17 maggio 1928, Pres. Calcaterra, imp. Mastellari) che la patente di 2° grado sia prescritta solo per pilotare autoveicoli che *esercitino il servizio pubblico* e sia sufficiente la patente di 1° grado per guidare tali macchine ogniqualvolta non siano adibite a servizio pubblico, ma circolino per esperimentare riparazioni, per prova, a scopo di vendita, ecc.

Un motore d'auto senza albero a gomito?

Vien segnalata dal Canadà l'invenzione di un nuovo tipo d'automobile, che funzionerebbe senza albero a gomito, valendosi invece di un nuovo mezzo chiamato a *reciprocating cam action*, che permetterebbe di ridurre del 50 e più per cento il peso della macchina. Si afferma inoltre che tale macchina renderebbe inutile il frequente rinnovo del lubrificante, potendo essa percorrere oltre 30 mila chilometri senza essere nuovamente lubrificata.

Campbell ritenta il « record » mondiale di velocità.

Deciso ancora una volta a sfidare colla sua audacia il destino, il Capitano Malcolm Campbell, pioniere ed asso dell'automobilismo britannico, motociclista entusiasta, aviatore, accanito ma cavalleresco avversario sportivo del compianto Maggiore Seagrave detentore di due *records* mondiali di velocità assoluta, in terra e in mare, è partito da Southampton per gli Stati Uniti nell'intento di battere il *record* di velocità assoluta in automobile, stabilito nel 1929 a Daytona Beach nella Florida, dal Maggiore Seagrave, alla fantastica velocità di 231,36 miglia all'ora, a bordo della macchina meravigliosa, la « Freccia d'oro », vanto dell'ingegneria e della meccanica automobilistica inglese.

Cinque milioni di macchine inservibili, negli Stati Uniti.

Per quanto non vengano pubblicati dati statistici precisi sul numero delle macchine tolte dalla circolazione negli Stati Uniti, la Divisione automobili del Dipartimento federale del Commercio ha fissato, in un recente rapporto diramato alla stampa commerciale nord-americana, il numero di tali macchine ad un complesso di circa cinque milioni di unità.

La Divisione ha messo poi in rilievo come uno dei problemi più seri sia il graduale ritiro dal mercato di tali tipi di macchine, unitamente alla possibilità di provvedere con efficienza allo smembramento e distruzione delle stesse, mercè l'adozione di qualche sistema di *junking plan* già perfezionato da alcune fabbriche ed in via di esperimento da parte di società specializzate.

In base a questo sistema i negozianti e grossisti consegnerebbero direttamente alle fabbriche od agli enti e società interessate nel *junking*, delle macchine vecchie in pagamento di macchine nuove, facendo in modo che le eventuali perdite siano sopportate in parti uguali dal costruttore e dal negoziante.

Si ritiene che tale sistema potrà efficacemente impiegarsi soltanto per le vecchie macchine di bassissimo valore, non essendo stata definitivamente accertata la convenienza economica di generalizzare il sistema stesso. Se pertanto questo metodo potrà essere impiegato con successo, senza cioè svantaggiose conseguenze economiche, non mancherà di riflettersi favorevolmente anche sul commercio delle macchine nuove, stimolando la domanda di queste.

Sembra che attualmente negli Stati Uniti, 14 fabbriche abbiano già convenuto di adottare il *junking plan*, e che quest'anno circa 400.000 macchine vecchie verranno ritirate dalla circolazione per essere distrutte.

LA POLITICA DEI RIBASSI E L'AUTOMOBILE.

E' ammesso ormai pacificamente che l'automobile nelle varie sue forme — veicolo utilitario per professionisti, vettura da turismo, autocarro per trasporto merci, ecc. — non è un lusso superfluo, ma uno strumento di lavoro e di civile progresso, un mezzo per moltiplicare la propria attività ed economizzare il tempo, e quindi tanto più necessario nei momenti più difficili. Ma se l'automobile ha perduto il suo primitivo significato come oggetto di lusso, come ostentazione di ricchezza, e si è un poco popolarizzata anche in Italia, per merito precipuo della nostra grande Casa, la FIAT, non si può dire ancora che il concetto della sua convenienza economica sia sufficientemente penetrato in tutte le classi sociali, che dall'uso o dalla maggior diffusione dell'automobile ritrarrebbero indubbio e sensibile vantaggio.

Soprattutto è ancora troppo diffusa la credenza che l'automobile costi cara, troppo cara sia in relazione alla borsa di chi la deve acquistare come in relazione al valore intrinseco della macchina; e che le spese di manutenzione gravino sul bilancio dell'automobilista in misura non indifferente. Molti attendono sempre fantastici ribassi, quasi che l'automobile fosse mantenuta artificialmente ad una quotazione troppo elevata, da un gioco d'interessi industriali a tutto danno del cliente.

Orbene, nulla di più errato. E' facile dimostrare che l'automobile è tanto cresciuta di valore quant'è ribassato il prezzo, cosa invero non comune.

E' facile constatare, scorrendo la serie dei listini FIAT dalla nascita dei primi modelli costruiti in grandi serie fino ad oggi, che lo sforzo costante della nostra massima Casa è sempre stato quello di ridurre al limite minimo, compatibile con le esigenze dell'industria nei singoli momenti, la quotazione delle sue vetture. Se noi impostiamo un breve ragionamento basandoci sulla lira-oro come unità monetaria costante, necessaria per fare un raffronto, vediamo che i prezzi delle vetture FIAT hanno segnato negli ultimi vent'anni una diminuzione continua, costante, sensibilissima: quasi del 50 %.

La Torpedo FIAT tipo O — uno dei più riusciti e popolari modelli di piccole vetture costruite in Europa nell'anteguerra — costava nel 1913 7500 lire.

Oggi una Torpedo 514 costa lire-carta 16.250, cioè meno di 4000 lire-oro. Il prezzo è dunque all'incirca dimezzato. Ed altrettanto può dirsi per tutti gli altri modelli FIAT.

Questo per quanto riguarda il prezzo. Ma il valore della macchina? Crediamo che a nessuno sfugga l'enorme differenza nel valore e nella utilitarietà, tra una Torpedo dell'anteguerra, priva di impianto elettrico per illuminazione e per avviamento, priva di ruote di scorta, montata su esili e fragili gomme, che anche sulle strade migliori riuscivano ad assicurare un comfort molto discutibile, priva di strumenti di controllo e di qualsiasi accessorio, lenta, asmatica, traballante, malsicura ad una moderna, perfettissima, lussuosa e completa « FIAT 514 », veloce, sicura, stabile, confortevole, montata su grosse e robustissime gomme a bassa pressione, con ruota di scorta, con un completissimo impianto elettrico — il vero popolarizzatore dell'automobile — con una dotazione d'accessori veramente superba.

Torpedo tipo "O" (1913)
L. 7500 = Lire oro 7500

Torpedo "514" (1930)
L. 16.500 = Lire oro 4100 (circa)

Ma un concetto che a taluno può sfuggire è che ogni perfezionamento tecnico e costruttivo introdotto nelle automobili FIAT — ed introdotto, come abbiamo visto, senza aumentarne, ma anzi sempre diminuendo il prezzo — non aumenta solo il valore intrinseco della macchina, ma anche, e più sensibilmente, la sua convenienza economica, perchè diminuisce proporzionalmente le spese d'esercizio e di manutenzione. Una vettura del 1913 pur essendo meno veloce e meno brillante delle attuali, non solo consumava di più delle attuali, ma era ben più frequentemente soggetta a pannes e bisognevole di riparazioni, tanto che

solo pochi appassionati potevano fare a meno del relativo chauffeur.

Oggi, una « 514 » va sempre: non conosce pannes, non ha bisogno di chauffeur. La sua manutenzione è semplice, economica, alla portata di tutti. Le spese relative sono anch'esse dimezzate: anche in moneta attuale il costo d'esercizio d'una di queste vetture è ridotto ad una cifra che non può e non deve spaventare alcuno.

Da una parte — dunque — aumentato almeno al doppio il valore, migliorata l'efficienza della vettura; dall'altra diminuite a metà la spese di acquisto e di manutenzione in lire-oro: se ne conclude che l'automobile italiana — la FIAT — costa oggi in realtà, in lire-carta, quanto costava prima della guerra in lire-oro, e forse meno ancora.

E' un risultato superbo, unico forse nella complessa e non facile economia attuale; un risultato dovuto unicamente ai grandiosi e continuati sforzi organizzativi di una Casa, che ha saputo realizzare la massima produzione col minimo mezzo, attraverso più di trent'anni di studi e d'esperienza.

Ed è quindi tanto più significativo il gesto della FIAT che, in omaggio alle direttive del Governo Nazionale pel ribasso generale dei prezzi, pur avendo già ridotto al 1° novembre 1930 la quotazione di tutte le sue vetture, ha voluto pubblicare, il 16 dicembre, un nuovo listino recante ancora sensibili diminuzioni; tanto che il bellissimo Spider 514 non costa ormai più che 14.900 lire, e la più lussuosa, imponente e costosa fra tutte le vetture costruite dalla FIAT, la Berlina 525 N a 6 cilindri a 7 posti, velocissima e completissima, con 6 ruote gommate e con ogni accessorio costa poco più di 40 mila lire. Ecco del resto il nuovo listino, che segna il limite minimo raggiunto nelle quotazioni delle vetture di classe, e che perciò rimarrà inalterato fino a che nuovi progressi della tecnica e dell'organizzazione — che oggi non si possono prevedere — permetteranno una ulteriore riduzione dei costi di produzione.

FIAT

NUOVO LISTINO DEI PREZZI

16 Dicembre 1930-IX

VETTURE DA TURISMO.

Modello 514

	Lire
Spider normale	**14.900**
Spider lusso	**16.250**
Torpedo normale	**16.250**
Torpedo lusso	**17.500**
Torpedo extra lusso	**18.250**
Berlina 2 porte normale	**17.900**
Berlina 2 porte lusso	**19.250**
Berlina 2 porte extra lusso	**20.000**
Berlina 4 porte lusso	**21.000**
Berlina 4 porte extra lusso	**21.750**
Coupé spider	**19.500**
Coupé royal	**21.800**

5 ruote gommate per i tipi normale e lusso; 6 ruote gommate per il tipo extra lusso, che è fornito di portabagagli posteriore e porta le due ruote di scorta incassate nei parafanghi.

Modello 521 C

	Lire
Torpedo	**25.000**
Berlina	**29.250**
Coupé spider	**31.000**
Coupé royal	**32.000**

(*6 ruote gommate*).

Modello 521

	Lire
Torpedo	**30.000**
Spider	**33.000**
Berlina landau	**33.000**
Coupé 6 posti	**34.000**
Berlina senza divisione	**34.000**
Berlina con divisione	**36.000**

(*6 ruote gommate*).

Modello 525 S

	Lire
Torpedo	**34.000**
Berlina	**36.000**
Coupé spider	**38.250**
Coupé royal	**39.750**

(*6 ruote gommate*).

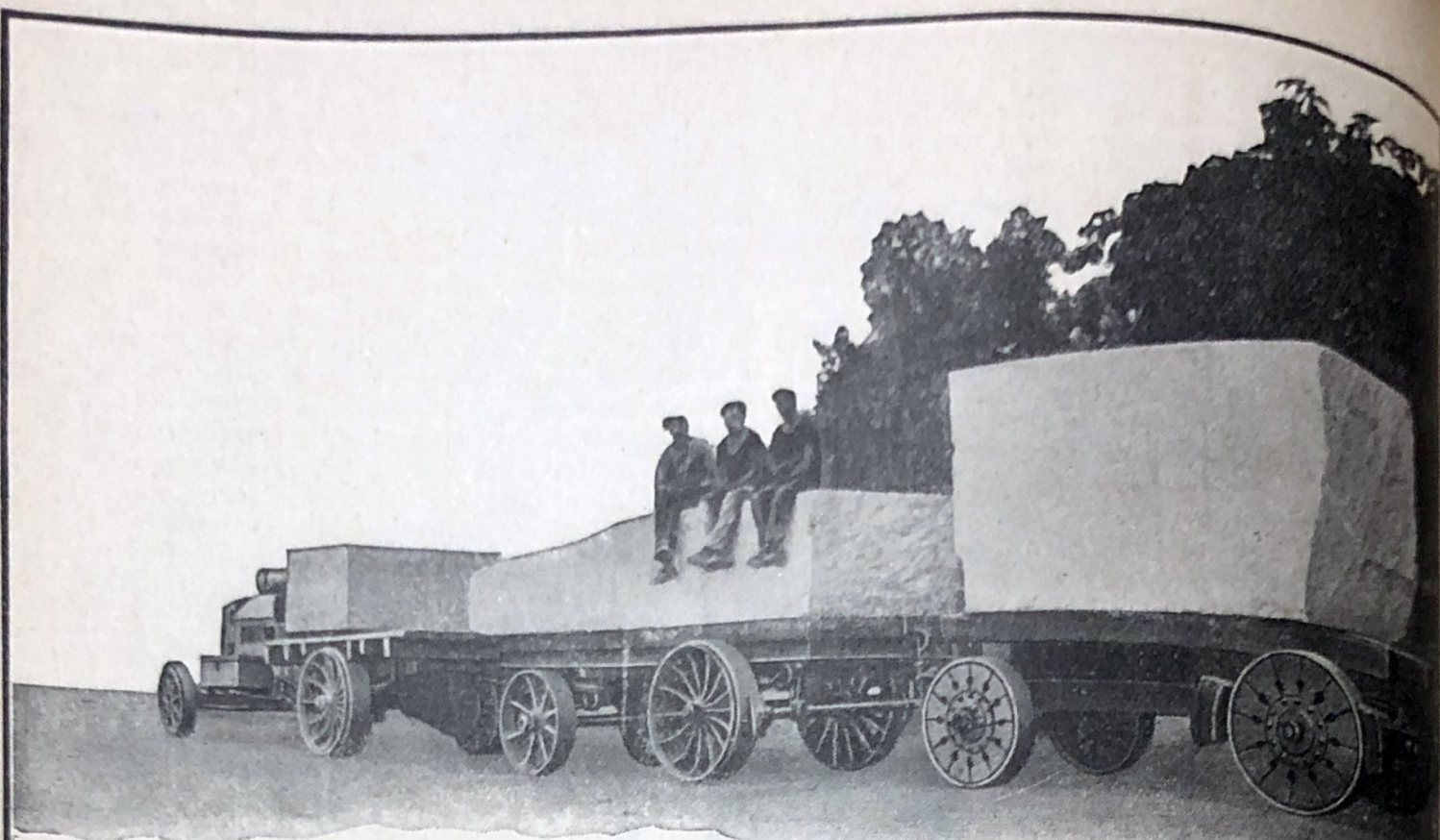
Modello 525 N

	Lire
Torpedo	**38.000**
Coupé 6 posti	**41.000**
Berlina landau	**41.000**
Berlina senza divisione	**41.000**
Spider	**42.000**
Berlina con divisione	**43.000**

(*6 ruote gommate*).

Le « 521 C », « 521 », « 525 S », « 525 N » vengono fornite coi paraurti. Con una maggiorazione di L. 1500 i modelli « 525 S » e « 525 N » sono forniti con testa surcompressa e doppio carburatore.

(Tutti i prezzi del presente listino s'intendono franco Filiali FIAT Italia e comprendono gli accessori d'uso).

Meno di 15.000 Lire! Col nuovo listino, la più bella e moderna vettura utilitaria, "FIAT 514„ costa, carrozzata spyder, L. 14.900.

Riduzioni ferroviarie.

Anche quest'anno, come avevamo preannunciato, è stato accordato un lungo periodo di riduzioni e facilitazioni ferroviarie per *Roma*. Vi è una serie di riduzioni del 30 % e del 50 %, per i viaggi individuali, dal gennaio a tutto luglio, salvo pochi giorni durante le feste pasquali, per le manifestazioni del Comitato gare e feste e per la Quadriennale Romana (vedansi più avanti le norme). Riduzioni per viaggi collettivi sono state pure accordate nella primavera, nella ricorrenza dell'Enciclica « Rerum Novarum ». Una seconda serie di riduzioni e facilitazioni, individuali, si avrà dal settembre a metà novembre per la Mostra dell'800.

Facilitazioni sono state chieste per l'*Estate Veneziana* e per la *Primavera Fiorentina*.

Per *Milano* avremo le solite riduzioni della Fiera Campionaria e delle Riunioni ippiche.

Per il *Garda* sono previste riduzioni in occasione della « Primavera del Garda ».

Sono state accordate o sono previste riduzioni per: *Padova*, *Verona*, *Postumia*, *Viareggio*, *Napoli*, la *Sicilia* e *Tripoli*.

Riduzioni per Roma in occasione della Quadriennale d'Arte Nazionale.

In occasione della Quadriennale d'Arte Nazionale a Roma è ammesso il rilascio di biglietti di andata e ritorno da tutte le stazioni della Rete per Roma:

a metà prezzo della tariffa ordinaria differenziale nel periodo dal *3 gennaio al 15 maggio 1931;*

a tariffa ridotta del 30 % nei periodi dal *16 marzo al 26 marzo* e dal *6 aprile al 15 maggio 1931;*

a metà prezzo della tariffa ordinaria differenziale dal *16 maggio al 31 luglio 1931.*

Non è ammesso il rilascio dei detti biglietti nel periodo dal 27 marzo al 5 aprile 1931.

La validità dei biglietti è di 5 giorni, se distribuiti da stazioni distanti da Roma fino a 140 km.; di 10 giorni, se distribuiti da stazioni distanti da Roma da 141 a 350 km. e di 15 giorni, se distribuiti dalle altre stazioni.

E' prescritto il timbro del Comitato che è autorizzato a riscuotere dai viaggiatori la quota di L. 5 se provvisti di biglietti validi 5 giorni; la quota di L. 10 se provvisti di biglietti validi 10 giorni; e la quota di L. 20 se provvisti di biglietti validi 15 giorni.

Facilitazioni di viaggio per la « Primavera Siciliana » e per la Fiera di Tripoli.

Anche quest'anno la Primavera è contrassegnata da una serie di manifestazioni turistiche, alle quali corrispondono speciali agevolazioni di viaggio. Così, in occasione della *Primavera Siciliana*, dal 1° gennaio al 30 giugno 1931, si rilasciano biglietti speciali a metà prezzo della tariffa ordinaria differenziale per il percorso ferroviario e con la riduzione del 25 % circa per il percorso marittimo fra Napoli e Palermo, con le norme seguenti:

a) tutte le stazioni ed agenzie della rete continentale e della Sardegna rilasceranno biglietti di andata-ritorno per Palermo, Taormina-Giardini, Siracusa ed Agrigento, con le riduzioni suindicate, validi 30 giorni (oltre quello del rilascio);

b) tutte le stazioni ed agenzie della Sicilia, su presentazione del biglietto di andata-ritorno di cui al comma *a*) o del biglietto speciale di A-R. istituito per la stessa occasione dalla Società Florio, in servizio interno marittimo fra Napoli e Palermo, rilasceranno, durante la validità del biglietto stesso (anche prima che i viaggiatori raggiungano la stazione per la quale il biglietto stesso è stato rilasciato), biglietti di corsa semplice a metà prezzo della tariffa ordinaria differenziale per qualsiasi altra stazione dell'Isola stessa;

c) tutte le stazioni ed agenzie della Sicilia rilasceranno biglietti di A-R. a metà prezzo della tariffa ordinaria differenziale, validi 10 giorni (oltre quello del rilascio), per una delle seguenti stazioni: Palermo Centr., Messina C., Catania C., Caltanissetta, Siracusa, Agrigento, Trapani, Taormina-Giardini, Acireale, Enna Calascibetta e Ragusa;

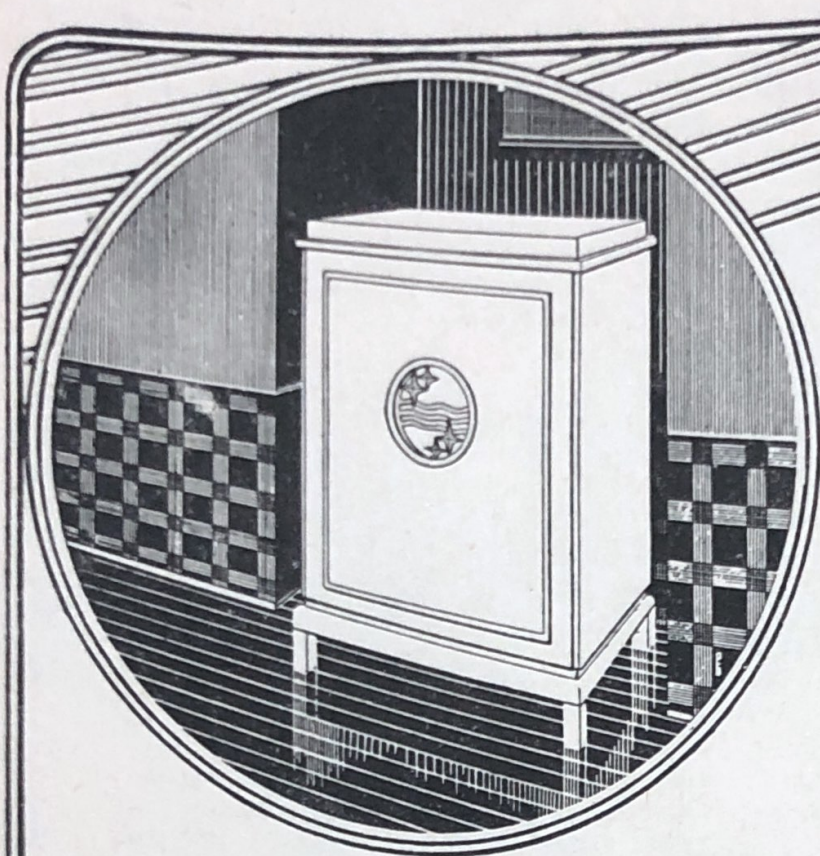
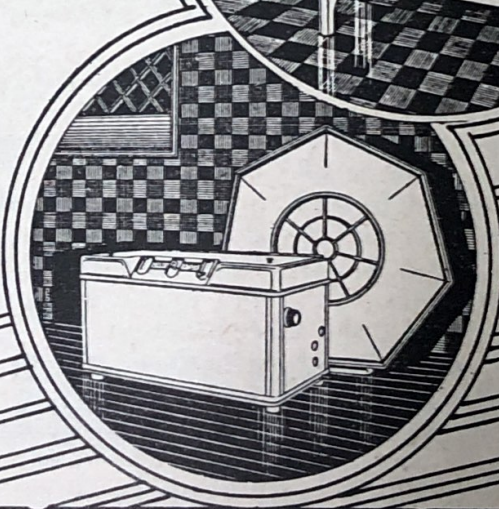
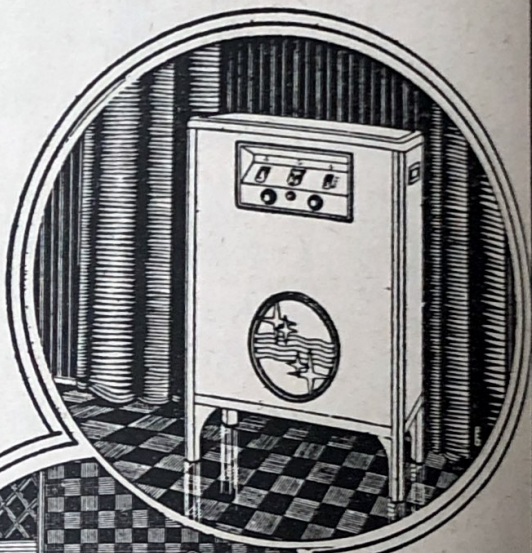
d) i biglietti di A-R. di cui ai comma *a*) e *c*) potranno essere prorogati per giorni 10 se hanno validità di 30 giorni (supplemento prezzo: 15 %); per giorni 5 se hanno validità di 10 giorni (supplemento prezzo: 10 %) presso una qualsiasi stazione od agenzia della Rete.

Prima di iniziare il viaggio di ritorno i viaggiatori dovranno far vidimare il biglietto di A-R. alla stazione, od Agenzia, della località per la quale il biglietto stesso venne rilasciato.

I biglietti di A-R. saranno vidimati pel ritorno soltanto se porteranno il bollo dell'Ente « Primavera Siciliana », che è autorizzato a riscuotere dai viaggiatori la quota di L. 25 se muniti di biglietti di cui al comma *a*) e la quota di L. 6 se muniti di biglietti di cui al comma *c*).

Per i viaggi dei ragazzi non è consentita alcuna ulteriore riduzione sulle facilitazioni suddette.

E' fatta facoltà al viaggiatore di fermarsi nelle stazioni intermedie: una volta per percorrenza superiore ai 200 km.; due volte oltre i 300 km.; tre volte oltre gli 800 km.; quattro volte oltre i 900 km.; cinque volte oltre i 1000 km.

Per i biglietti rilasciati dalle stazioni di confine e da quelle dei porti di Ancona, Bari, Barletta, Brindisi, Civitavecchia, Genova, Livorno, Napoli, Trieste e Venezia, *ai viaggiatori che dimostrino con passaporto di provenire dall'estero*, vigono speciali norme sia per la validità — che è di giorni 45 ed è prorogabile di 15 giorni

(supplemento prezzo: 20 %) — sia per le fermate intermedie, che sono *nel Continente*, le stesse dei biglietti di corsa semplice, *mentre in Sicilia sono senza limitazione di numero e di durata entro la validità del biglietto.*

La quota spettante all'Ente « Primavera Siciliana » è di L. 20.

***

In occasione della *Fiera Campionaria Internazionale* che avrà luogo a *Tripoli* nel 1931, sono consentite le seguenti facilitazioni ferroviarie:

Riduzione del 30 % dal *15 dicembre 1930 al 31 gennaio 1931;* riduzione del 50 % dal *1° febbraio al 30 aprile 1931.*

I biglietti di A-R. saranno rilasciati da tutte le stazioni ed agenzie viaggiatori della Rete, in destinazione di Genova, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Messina, Catania, Siracusa, Palermo e — per i viaggiatori della Sardegna — Cagliari, con facoltà di iniziare il viaggio di ritorno, da uno di detti porti diverso da quello di imbarco, purchè precisato all'atto dell'acquisto del biglietto. I viaggiatori che dimostreranno, con passaporto, di provenire dall'estero potranno ottenere anche biglietti validi per ritornare da un transito internazionale diverso da quello di entrata in Italia. I biglietti sono validi 30 giorni, se rilasciati dalle stazioni del Continente e della Sardegna e 15 giorni se rilasciati dalle stazioni della Sicilia. Tale validità potrà essere raddoppiata verso pagamento del 10 % del loro importo. E' prescritto il timbro del Comitato, che è autorizzato a riscuotere la quota di L. 10 per ogni viaggiatore.

Identiche facilitazioni concedono le Società di Navigazione: Compagnia Italiana Transatlantica e Florio. La validità dei biglietti sarà di un mese col diritto consueto a fermate intermedie.

Per il passaggio sulle linee di navigazione marittima ed aerea occorrerà al viaggiatore di procurarsi per il periodo pre-fieristico una speciale tessera di riconoscimento rilasciata dall'Ente Turistico Tripolitano, e per il periodo fieristico analoga tessera rilasciata dall'Ente Autonomo Fiera Campionaria di Tripoli.

Per quanto riguarda la Società di Navigazione aerea, questa concede una riduzione del 50 % dal *29 gennaio al 2 maggio 1931* per i visitatori e dal *15 gennaio al 31 maggio 1931* a favore degli espositori.

A complemento delle notizie di cui sopra, precisiamo che la Società Italiana di Navigazione Florio ha deliberato di concedere le seguenti facilitazioni ai viaggiatori che si rechino a Tripoli e ne ritornino con le sue navi: nel periodo pre-fieristico 15 dicembre 1930-31 gennaio 1931, riduzione del 30 % sul solo nolo (esclusi cioè vitto, letto, supplemento per terza classe distinta, tasse, bolli e diritti), e nel periodo fieristico 1° febbraio-30 aprile 1931, riduzione del 50 % sul solo nolo per biglietti di andata-ritorno Napoli-Tripoli-Napoli o Palermo-Tripoli-Palermo. Tutti i biglietti avranno la validità di 60 giorni. Per il godimento di ambedue le facilitazioni suindicate i viaggiatori dovranno essere forniti di « Tessera-passaporto » di riconoscimento, confezionata a cura dell'Ente Autonomo della Fiera di Tripoli e dell'Ente Turistico Tripolitano.

Facoltatività della « via » del Garda con i biglietti ferroviari.

Già in occasione di alcune speciali riduzioni e facilitazioni era stato ammesso nel passato, la possibilità per i viaggiatori di seguire, a loro preventiva richiesta e mediante l'aggiunta nel prezzo del biglietto, della quota ordinaria del lago, la via terrestre lacuale Verona-Desenzano Lago-Riva-Rovereto, anzichè quella esclusivamente terrestre di Verona-Rovereto. In seguito a recenti accordi intervenuti fra le Ferrovie dello Stato e la Compagnia di Navigazione del Lago di Garda, è stata ammessa la facoltatività delle due vie suindicate — senza che occorra preventiva richiesta da parte del viaggiatore — per i possessori di biglietti a riduzione della « Primavera Siciliana », e ciò mediante l'inclusione nel prezzo del biglietto di una tenuissima quota speciale. E' questo un vantaggio notevole che si offre ai turisti: noi ci auguriamo che, nei limiti delle possibilità pratiche, le due amministrazioni interessate vogliano proseguire concordi anche per estendere questa facoltatività in altre occasioni e per altri tipi di biglietti. Tutto ciò che, compatibilmente con le esigenze del servizio, può servire ad agevolare, semplificare ed incrementare il traffico turistico sarà sempre accolto da questa Rivista con entusiasmo. In questo modo, come nel caso della facoltatività della via lacuale ora ammessa, il viaggiatore non ha bisogno di decidere preventivamente, cioè prima di acquistare il biglietto, se passerà oppur no per il lago: la sua decisione potrà essere presa all'ultimo momento, in relazione alle circostanze, al tempo disponibile, alle condizioni climateriche, ecc. Questi sono veramente concetti di modernizzazione dei sistemi ferroviari, che, fin dove è possibile, sarà bene siano applicati su larga scala.

Facilitazioni di viaggio da Milano ai campi di neve lombardi e ossolani.

Allo scopo di favorire l'afflusso festivo degli sciatori, specialmente milanesi, alle principali stazioni di sports invernali della Lombardia e dell'Ossola, le Ferrovie dello Stato hanno notevolmente ridotto il prezzo dei biglietti di andata e ritorno cumulativi con le altre ferrovie, le tranvie e gli autobus. Tali biglietti, individuali, vengono distribuiti nei giorni festivi e nei precedenti ai festivi e sono validi fino a tutto il giorno susseguente alla festa. Nel caso che fra due giorni festivi vengano a trovarsi uno o due feriali, la validità di questi biglietti va dalla vigilia del primo giorno festivo al giorno seguente alla seconda festa.

Le riduzioni sono in vigore dal 30 dicembre u. s. fino a tutto il marzo p. v., e per alcune lo-

La **"GNOME"** è la più piccola Radio valigia del mondo.

Tutte le principali stazioni europee possono essere sentite con l'esclusione della stazione locale

Senza alcun attacco, senza antenna, senza terra.

PUREZZA - POTENZA - SELETTIVITÀ ecco le qualità dell'apparecchio **"GNOME"** mod. 1931, migliorato nella costruzione e nel rendimento del 50%

Rappresentanti esclusivi per l'Italia:

EZIO & GUIDO KÜHN

Via Settembrini, 60 **MILANO** Telefono N. 20-040

NELL'INTIMITÀ DELLA VOSTRA

CASA

NON LASCIATE MANCARE LE

MORBIDE SILENZIOSE

PANTOFOLE AQUILA

MORBIDISSIMO PANNO — SUOLA GOMMA

PRESSO IL VOSTRO CALZOLAIO

INDUSTRIA GOMMA & HUTCHINSON - MILANO

PILLOLE DI SANTA FOSCA O DEL PIOVANO

DUE SECOLI DI CRESCENTE SUCCESSO PRESERVANO DA MALATTIE

Esercitano una benefica azione allo stomaco, stimolano le funzioni del fegato, curano la stitichezza e le sue dannose conseguenze.

Inscritte nella Farmacopea Ufficiale Italiana

Scatola di 60 pillole Lire 3,30 (ovunque)

FARMACIA **PONCI** VENEZIA

calità saranno rese permanenti. Ecco gli itinerari dei viaggi e la relativa tariffa ridotta:

Pialeral (itinerario Milano-Lecco-Balisio) prezzo ridotto da L. 27,50 a L. 21,60.
Artavaggio (Milano-Lecco-Cremeno) da L. 31,50 a L. 24,75.
Piani di Bobbio (Milano-Lecco-Barzio) da L. 32,50 a L. 25,50.
Piani de' Resinelli (Milano-Lecco-Ballabio Sup.) da L. 25,50 a L. 20.
Campodolcino (Milano-Chiavenna-Campodolcino) da L. 68,40 a L. 45,30.
Monte Spluga (Milano-Chiavenna-Pianazzo) da L. 77,80 a L. 52,85.
Madesimo (Milano-Chiavenna-Madesimo) da L. 78,80 a L. 55,10.
Capanna Zoia (Milano-Sondrio-Lanzada) da L. 62,50 a L. 49.
Livigno (Milano-Tirano-Semogo) da L. 88,50 a L. 65.
Passo dello Stelvio, alla Capanna Gianni Casati (Milano-Tirano-Bormio-Borghi) da L. 79,50 a L. 59.
Aprica (Milano-Tirano-Tresenda-Aprica) da L. 69,50 a L. 51,90.
Valcava (Milano-Calolzio-Torre dei Busi-Valcava) da L. 40,90 a L. 28,50.
Pertuso (Milano-Calolzio-Carenno) da L. 26,40 a L. 20.
Laghi Gemelli (Foppolo) linea Milano-Bergamo-San Martino de' Calvi-N. Branzi, da L. 43 a L. 31,50.
Laghi Gemelli (Cà San Marco) da L. 39,40 a L. 29,50.
Pizzo Formico (Milano-Bergamo-Gazzaniga-Gandino) da L. 31,50 a L. 23,90.
Cantoniera della Presolana (Milano-Bergamo-Clusone-Presolana) da L. 45,20 a L. 33,80.
Val Formazza (Milano-Domodossola-Cascate Toce) da L. 102 a L. 64,30.
Alpe Devero (Milano-Domodossola-Baceno) da L. 72 a L. 44,80.
Ponte di Legno, da Milano (per Rovato e Edolo) da L. 67,25 a L. 50,05; da Milano per Brescia e Edolo da L. 74,90 a L. 55,85.

Nessuna riduzione di tariffe per i trasporti ordinari dei viaggiatori.

Il comunicato ufficiale dei giornali portava che nessuna riduzione di tariffe s'intendeva apportare sulle nostre ferrovie, per quanto riguardava il trasporto dei viaggiatori, essendo le tariffe stesse già adeguate al rapporto da 1 a 4 in confronto dell'anteguerra. Sta di fatto che le tariffe viaggiatori in Italia sono nel loro complesso ed in confronto di quelle estere, in condizioni di giusta modicità. Una riforma organica delle tariffe si è avuta nel 1925, quando vennero ritoccate le basi della tariffa differenziale e ad essa si adeguarono tutte le altre tariffe ridotte (del 30 %, del 50 % e del 70 %), ponendo la prima a base di tutto il sistema, mentre antecedentemente fra tariffa ordinaria e tariffe ridotte non esisteva una precisa relazione, essendo queste ultime computate su una vecchia tariffa generale a base costante, che in effetti non si applicava più che per le brevi distanze. Malgrado questi ritocchi del 1925, con i quali la tariffa differenziale venne alquanto rialzata, e l'aumento percentuale del 225 % che si applica su di essa, la nostra tariffa ordinaria e quella a riduzione che ad essa si riferiscono, sono rimaste a giuste condizioni di rapporto con le tariffe dell'anteguerra. E' grande merito amministrativo e politico di aver sotto questo punto di vista saputo antivedere e resistere alle troppo facili lusinghe, in relazione al rincaro della vita, non aumentando le tariffe viaggiatori. I traffici viaggiatori subiscono anche oggi il contraccolpo della crisi generale e sono in diminuzione; ma, date le condizioni di equilibrio già sopra accennate tra i prezzi attuali e quelli di anteguerra, è difficile prevedere se un ribasso delle tariffe viaggiatori, qualora si volesse addivenirvi, apporterebbe un aumento del traffico attuale o l'acquisizione di nuovi traffici o, comunque, se quel che si acquisterebbe varrebbe a compensare le perdite conseguenti alle diminuzioni dei prezzi.

In questi ultimi tempi, intanto, si delinea all'estero piuttosto una tendenza verso il rialzo delle tariffe viaggiatori, e le amministrazioni tendono a difendersi dalla concorrenza degli altri mezzi di trasporto, specialmente da quelli automobilistici, preferibilmente con l'istituzione di prezzi speciali ridotti per le regioni battute dalla concorrenza, senza pensare a riduzioni di prezzi di carattere generale.

Per il completamento dell'elettrificazione della linea Roma-Napoli.

Rileviamo dalla *Rivista delle Comunicazioni* quanto appresso:

E' da prevedersi che anche questa linea, in un tempo più o meno prossimo, verrà completamente elettrificata. La direttissima Roma-Napoli si presta ottimamente all'applicazione del sistema a corrente continua a 3000 volta; la massima pendenza della linea è dell'8 per mille e perciò la velocità commerciale dei treni potrà essere molto prossima a quella normale di marcia in orizzontale. Il tipo di armamento, le sue condizioni di posa e quelle della massicciata, come pure la linea di contatto, consentiranno le più elevate velocità ottenibili dai locomotori.

La « Circumvesuviana » prolungata fino a Castellammare.

Nell'intento di migliorare nel pubblico interesse le comunicazioni con la penisola sorrentina, il Ministero delle Comunicazioni ha disposto che sia dato corso alla domanda della Società Ferroviaria Circumvesuviana per la concessione della diramazione Torre Annunziata-Castellammare di Stabia e per l'assunzione dell'esercizio tranviario sorrentino da parte di detta Società. L'istruttoria, già in avanzato corso, sarà rapidamente completata. Tale miglioramento delle comunicazioni sorrentine è senza dubbio destinato a portare un efficace impulso alla valorizzazione e all'incremento turistico della incantevole penisola sorrentina.

L'assicurazione obbligatoria dei viaggiatori.

Qualche giornale turistico ha pubblicato la notizia che le nostre ferrovie intenderebbero istituire l'assicurazione obbligatoria dei viaggiatori, mediante l'aggiunta di un sovraprezzo sui biglietti. La notizia non ha alcun fondamento. Proposte e progetti di questo genere sono stati ventilati ed è anche possibile che siano state formulate concretamente; ma dalle proposte all'attuazione vi è gran cammino. Per ora l'assicurazione obbligatoria è in vigore soltanto sulle ferrovie spagnuole: quali risultati essa abbia dato precisamente, nell'interesse delle amministrazioni e del pubblico, non ci è possibile giudicare, anche perchè tale istituzione è molto recente.

Un nuovo sistema di segnalazione per protezione dei passaggi a livello.

Il problema della segnalazione dei passaggi a livello ferroviari, a protezione della circolazione stradale, continua a stimolare gli ingegni alla ricerca di sistemi che possano prevenire gl'investimenti, oggi così frequenti e funesti.

Per quanto riguarda la semplice segnalazione dell'esistenza di un passaggio a livello e delle sue caratteristiche (custodito, ovvero aperto ed incustodito) sono note le norme ormai generalmente adottate. Le Ferrovie provvedono al collocamento d'un segnale a croce di S. Andrea per segnalare l'esistenza d'un passaggio a livello aperto ed incustodito, mentre non segnalano in alcun modo l'esistenza d'un passaggio a livello custodito. Le Amministrazioni stradali (ed in Italia — in loro vece — il Touring Club Italiano), segnalano l'esistenza dei passaggi a livello in genere con cartelli internazionali di « pericolo », cioè di forma triangolare e recanti il simbolo d'una locomotiva, se trattasi di passaggio incustodito, d'un cancello se di passaggio custodito.

Tutto ciò nell'ipotesi ottimistica che i segnali simbolici siano sempre visibili, di giorno e di notte, con qualunque condizione della vegetazione, dell'atmosfera, ecc., ed inoltre che basti la presenza d'una barriera per evitare un investimento. Tutti sanno che in realtà le cose vanno molto diversamente, e che ogni anno gli utenti della strada pagano un grave tributo di sangue alle Ferrovie.

Che occorra provvedere ad un più efficace sistema di protezione della circolazione stradale è ben evidente, e tutti sono d'accordo che occorre oramai segnalare non solo la presenza d'un passaggio a livello, ma pure l'arrivo d'un treno al passaggio stesso. Su questa necessità occorre insistere, ed occorre pur trovar modo di venirne a capo, superando le difficoltà — non gravi — del finanziamento e quelle — più gravi — del mettere d'accordo ed in moto le pubbliche Amministrazioni interessate.

Quanto al sistema da scegliersi per queste segnalazioni dei treni in arrivo, le proposte si susseguono, ed i pareri si dividono. Chi ha fede nei segnali meccanici, chi negli acustici, chi negli ottici o nella combinazione di più segnalazioni. E' recente (1) un'Ordinanza del Consiglio Federale Svizzero che disciplina tutta questa materia, imponendo per una data categoria di passaggi a livello la segnalazione *ottica* ed *acustica* del passaggio dei treni, precisando che la segnalazione acustica sia a lampi, che il lampeggiamento cominci 30 o 45 secondi prima che il treno passi e continui fino a che tutto il treno sia passato, e che i lampi si succedano in ragione di circa 80 al minuto.

Su questa traccia lavorano gli inventori. Abbiamo sott'occhio uno studio delle « Officine Subalpine Apparecchiature Elettriche » (O.S.A.) di Torino, che illustra un suo sistema particolarmente interessante per segnalazioni luminose.

(1) *Le Strade*, marzo 1930: « Per la protezione dei passaggi a livello nella Svizzera ».

Non è qui luogo a descrizione di apparecchi elettrici e di complessi circuiti pel relativo funzionamento. Rileviamo solo le caratteristiche del proposto sistema, che ci sembrano di qualche interesse pei nostri lettori.

In luogo di munire delle lampade rosse a lampi i tre vertici del segnale triangolare di pericolo, la O. S. A. propone d'applicare le lampade al segnale con croce di S. Andrea, e di farle funzionare con due colori: luce verde quando non v'è treno in arrivo e luce rossa quando sta per giungere un treno. Con ciò si eviterebbero i pericoli che sorgerebbero da un mancato funzionamento dei fuochi rossi nel segnale triangolare, che farebbe erroneamente credere libera la via anche quando sopraggiungesse un treno.

Il mancato funzionamento dei fuochi rossi alla croce di S. Andrea non darebbe luogo ad alcun equivoco, restando sempre al segnale il suo significato convenzionale di « attenzione ».

La segnalazione del treno in arrivo, cioè il lancio d'una corrente nel circuito che accende i fuochi rossi è comandato dal treno stesso con un organo d'originale concezione, e che viene dichiarato di funzionamento sicuro per tempo illimitato. Sostanzialmente, il peso del primo asse passante, inflettendo la rotaia, comprime una scatola contenente mercurio scacciandone una parte, che va a costituire un contatto, chiudendo così un circuito sul quale sono inseriti gli opportuni *relais*. Il mercurio ritorna poi nella scatola in tempo per una successiva operazione.

Per ferrovie a doppio binario, la O. S. A. propone che si adottino due segnali affiancati, i cui fuochi saranno accesi contemporaneamente finchè due treni occupino il passaggio a livello, mentre resteranno accesi i fuochi d'un solo segnale quando il passaggio a livello resti ancora occupato dall'uno o dall'altro dei treni.

I. V.

Il declassamento sulle ferrovie.

Il fatto del declassamento, cioè della tendenza del pubblico a viaggiare nelle classi inferiori, si verifica presso tutte le amministrazioni ferroviarie. Le migliorate condizioni delle classi inferiori, le quali sono ora comprese in quasi tutti i treni diretti per le grandi distanze, ed anche in qualche direttissimo, lo stato di *comfort* che offrono anche le terze classi, favoriscono indubbiamente questa tendenza ad una maggiore utilizzazione di esse. Vi contribuiscono inoltre — non si può nascondere — il desiderio di risparmiare in relazione alle condizioni di crisi economica, che attraversa tutto il mondo nel momento attuale.

Ecco, per quanto riguarda l'Italia, alcuni dati interessanti.

Su 100 biglietti venduti, la distribuzione fra le varie classi è avvenuta come segue:

	1ª classe	2ª classe	3ª classe
Anno 1926-27	2.41	11.06	86.53
» 1927-28	2.36	10.81	86.83
» 1928-29	2.23	10.67	87.10
» 1929-30	2.08	10.63	87.29

NAVIGAZIONE

Per una legislazione che incoraggi la motonautica in Italia.

Oggi la motonautica italiana non è più lo sport di pochissimi, non è più neppure solamente uno sport e non vive più di vita riflessa. V'è tutto un movimento crescente di appassionati in tutte le acque del nostro Paese, v'è un numero non grande, ma notevole di motoscafi e specialmente di fuoribordo in circolazione, v'è una attività sportiva che si compendia in oltre trenta manifestazioni organizzate e disputate nel 1930 con oltre 550 partecipanti, v'è infine una industria nostra, viva e vitale, la quale, pur giovanissima, ha ormai strappato il primato assoluto alla potente industria americana dei fuoribordo, ed ha conquistato all'Italia ben tre *records* mondiali.

Questa nuova attività sportiva e questa industria nascente abbisognano di assistenza e di incoraggiamento e richiedono norme legislative semplici e ben definite. Purtroppo la legislazione motonautica si risolve oggi in una selva di regolamenti, di circolari, che non v'è esperto che conosca a fondo e in modo completo.

Tutto questo — avverte giustamente Giovanni Canestrini in un interessante articolo pubblicato ne *La Gazzetta dello Sport* — poteva sussistere fino a che la motonautica rappresentava una entità trascurabile nella vita del Paese; potrebbe anche continuare a sussistere qualora nessuna importanza avesse questa attività nella vita nazionale. Ma oggi, dopo gli incitamenti del Duce per la creazione di una coscienza marinara, dopo le affermazioni industriali e sportive dei nostri tecnici e dei nostri piloti, si può ben chiedere che alla motonautica italiana sia data una legislazione, organica, moderna, rapida: in altre parole una legislazione fascista.

Fin dal 1923 — riportiamo dall'articolo citato — una circolare ministeriale in data 14 gennaio, ed una successiva del 14 aprile 1924, preannunciavano lo studio e la pubblicazione di un « regolamento completo per la navigazione dei natanti destinati a navigare sui laghi, fiumi e canali, nonchè quelli destinati alla navigazione in acque soggette a giurisdizione marittima », ma tale regolamento non vide la luce, forse anche per le difficoltà burocratiche esistenti allora, quando non era ancora accentrata nel Ministero delle Comunicazioni ogni competenza riguardante i mezzi di trasporto e di comunicazione.

Attualmente non ha più ragione di esistere, per quanto riguarda la circolazione dei motoscafi e fuoribordo, la dualità di competenza fra l'Ispettorato Generale delle Ferrovie, Tranvie e Automobili, al quale è soggetta la Navigazione Interna, e il Registro Italiano, organo tecnico della Marina Mercantile, competente per la navigazione marittima.

Nel caso di un motoscafo o fuoribordo destinato a navigare sui laghi, fiumi o canali (navigazione interna), sono competenti o hanno interferenze agli effetti della circolazione:

a) il Circolo ferroviario, per la parte tecnica e la sorveglianza dei servizi pubblici;

b) la Prefettura per il rilascio della licenza;

c) in certi casi — tuttora — le autorità comunali, in base a leggi esistenti da 70 anni;

d) l'Ufficio di porto, nel caso della navigazione lagunare;

e) il Genio Civile, nel caso di navigazione sui fiumi e canali.

Nel caso di un motoscafo o fuoribordo destinati alla navigazione marittima è necessario:

a) il riconoscimento di idoneità del Registro Italiano della Marina Mercantile;

b) il collaudo e il certificato di navigabilità (con visita biennale) da parte del Registro Italiano. (Per i fuoribordo possono essere emanate *al momento del rilascio* della licenza norme speciali dalla Autorità marittima);

c) l'iscrizione presso l'autorità marittima;

d) la dimostrazione della proprietà dello scafo;

e) il certificato di stazzatura;

f) la visita di collaudo del Circolo Ferroviario per la tassazione della potenza del motore, potenza che è determinata con una formula diversa dall'ufficio competente della Marina Mercantile.

Concludendo: è necessario per poter navigare con un motoscafo in acque marine, ottenere i certificati da tre diversi uffici: il Circolo Ferroviario, il Registro Italiano e l'Ufficio di Porto. E tutto questo naturalmente pagando tasse e presentando una serie non breve di documenti e di domande.

Ora si aggiunga che tutte le volte che un motoscafo si sposta da un porto ad un altro debbono ripetersi una parte delle pratiche sopra accennate, e che per ottenere i brevetti di pilota c'è da sottoporsi ad altre pratiche, domanda, tasse ed esami.

Si impone dunque una semplificazione ed una unificazione legislativa; e sarebbe opportuno e pratico considerare i motoscafi e fuoribordo alla stregua delle automobili, abolendo tutte le interferenze di competenza e facilitando lo spostamento di essi in tutte le acque italiane.

Un punto che merita speciale attenzione è quello del calcolo della potenza fiscale per i fuoribordo.

In primo luogo è necessario che per incoraggiare lo sviluppo motonautico, si faccia quello che si è fatto per la motocicletta, e si esentino da tasse i fuoribordo fino a 500 cmc. La Legge attuale esenta da tasse i fuoribordo di non oltre 7 cavalli; ma è razionale che si elevi tale limite almeno fino ai 10 cavalli, anche perchè bisogna favorire le imbarcazioni

sicure, che tengano bene il mare, che abbiano dunque un minimo di dimensioni e un minimo di potenza disponibile per tutte le eventualità.

D'altra parte è ora interesse stesso dello Stato favorire la diffusione dei piccoli scafi a motore, esentandoli dalla tassa sulla potenza, che non rappresenta neppure un introito sensibile per l'Erario. Quanto alla calcolazione della potenza, è altrettanto giusto e razionale distinguere i motori fuoribordo dai motori di automobili e adottare quindi una formula diversa da quella attualmente in vigore, nella quale il numero dei cilindri influisce sul calcolo della potenza, aumentandolo, così come il ciclo adottato.

Le stesse esigenze costruttive del fuoribordo impediscono che si superi il numero di 4 cilindri e non è dunque il caso di far pesare nel calcolo della potenza il numero dei cilindri, tanto più che nel caso dei motori d'automobile, per favorirne il progresso tecnico si son precisamente favoriti i motori a 6 o più cilindri.

Quanto alla maggiorazione di potenza per i motori a due tempi non si deve dimenticare che tutta l'industria dei fuoribordo si è indirizzata verso questo tipo di motore per i vantaggi che esso offre nel campo nel quale viene impiegato, e che bisogna quindi incoraggiare e non deprimere questa tendenza costruttiva.

E come non si prevede alcuna maggiorazione di potenza per i motori muniti di compressore, così è giusto non farlo per motori del ciclo a due tempi, ciclo del resto per ora adottato solo nelle piccole cilindrate.

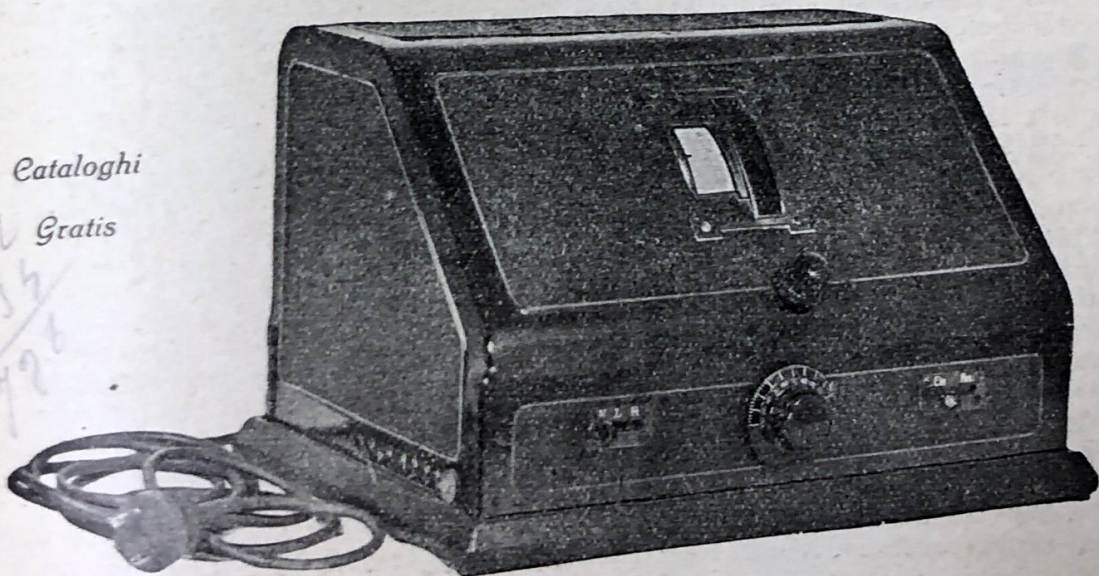
Il Canestrini conclude dicendo che la legislazione per i motoscafi e fuoribordo deve essere studiata con spirito moderno e soprattutto pratico; deve essere dunque una legislazione fatta non per arrestare, ma per favorire lo sviluppo dell'autoscafo, mezzo utilissimo di civiltà, di progresso, di benessere.

Nuove navi italiane: un incrociatore e una motonave.

Il bilancio del naviglio da guerra varato entro il 1930 si è chiuso degnamente col varo dell'incrociatore *Gorizia*, avvenuto il 28 dicembre u. s. a Livorno, alla presenza delle LL. EE. Ciano, Sirianni e Giuriati.

Il *Gorizia* è gemello dello *Zara* e del *Fiume*, costruiti con l'intendimento di conciliare l'alta velocità con la buona capacità difensiva. Essi si distaccano così un poco dai capistipiti *Trento* e *Trieste*, di cui ripetono armamento e dislocamento, per un aumento della protezione e una conseguente riduzione dell'apparato motore, che è di 95.000 HP con una velocità di 32 miglia.

Il dislocamento è in tutti di 10.160 tonnellate. L'armamento è di otto pezzi da 203, se-

dici da 100-47 antiaerei, otto mitragliere da 13-2 antiaeree, sei mitragliere da 6-5; e differiscono i due tipi solo pel fatto che i *Trento* hanno quattro lanciasiluri da 533 binati e quattro mitragliere da 40-39 od otto pezzi da 37-54 antiaerei, mentre gli *Zara* hanno solo otto pezzi da 37-54 antiaerei e non hanno lanciasiluri.

Di conseguenza sono state di poco spostate le proporzioni di sottigliezza. Infatti, mentre i *Trento* sono lunghi metri 196,96 e larghi 20,60 con una immersione massima di 7,57, gli altri con la medesima larghezza son lunghi invece 182,82 ed hanno una immersione di 6,15.

La flotta commerciale triestina si è arricchita di una nuova bellissima unità col varo della motonave *Victoria*, avvenuto felicemente il 6 dicembre u. s. al Cantiere San Marco di Trieste, per conto del Lloyd Triestino. Anche a questa cerimonia assisteva S. E. il Ministro delle Comunicazioni, Conte Ciano.

La nuova motonave raggiunge la velocità di 21,5 nodi orari; e da Trieste o da Venezia compirà la traversata fino ad Alessandria d'Egitto in sessanta ore, grazie ai suoi quattro motori da otto cilindri ciascuno. La *Victoria* ha una stazza lorda di 13.500 tonnellate e un dislocamento di 24.000 tonnellate. Sono sistemate a bordo stive di carico per una portata di 9000 tonnellate.

Tutte le installazioni suggerite dalla moderna tecnica per la sicurezza e la rapidità della navigazione e l'incolumità dei passeggeri sono state applicate. Si sono inoltre curate la sobrietà e l'eleganza delle decorazioni artistiche.

Una moto-cannoniera turca e un piroscafo russo varati in Italia.

Con l'intervento degli ufficiali della Marina turca, venuti a prendere in consegna la nave, è stata varata il 2 dicembre u. s. a Sant'Elena di Venezia, un'altra delle tre moto-cannoniere veloci commesse dalla Marina turca.

La sua velocità è di 34 miglia orarie, stazza 30 tonnellate ed ha il seguente armamento: un cannone da 76-40, un cannone automatico da 20 millimetri, due siluri d'alta potenza da 450 millimetri, una torpedine da rimorchio di media profondità, 10 bombe da getto. L'autonomia dello scafo è di 600 miglia. L'impianto radiotelegrafico ha un raggio d'azione di 200 miglia di trasmissione.

Cinque giorni dopo veniva varato felicemente a Monfalcone il piroscafo *Wialka*, costruito per conto dell'U. R. S. S. E' questa la terza nave allestita dai Cantieri monfalconesi per incarico della rappresentanza commerciale dell'U. R. S. S.

Le trionfali prove di un incrociatore e di sommergibili italiani.

L'incrociatore *Alberico da Barbiano* della classe « Condottieri » ha eseguito lo scorso dicembre le prove a tutta forza prolungate per un periodo di otto ore consecutive. Il suo dislocamento iniziale era di tonnellate 5608. Nelle otto ore di prova la velocità raggiunta è stata di miglia 39,742 e la velocità media delle nove corse sulla base lunga circa 20 miglia è stata di 39,812 miglia. In una corsa su una base di 16 miglia la nave ha tenuto la velocità media di miglia 42,048, con una potenza corrispondente di 125.000 cavalli.

Questi risultati — rileva la *Stefani* — sia riferiti alla velocità che alla potenza, ripartiti su due soli assi, hanno carattere di *record*. La nave è stata progettata dalla R. Marina, le turbine sono di tipo Belluzzo; essa è stata costruita nei cantieri Ansaldo. Durante le prove di tutta l'andatura, si è constatata l'assenza completa di vibrazioni.

Contemporaneamente si svolgevano, nelle acque di Taranto, le prove di collaudo del potente sommergibile *Luigi Settembrini*, il quale ha raggiunto la velocità di miglia 17,67, sorpassando così la velocità contrattuale che era di miglia 17,50.

Il *Settembrini*, che rappresenta un considerevole miglioramento del tipo *Mameli*, ha un dislocamento di 930 tonnellate alla superficie e di 1150 in immersione. La sua autonomia è di 9000 miglia, e il percorso in immersione può prolungarsi fino a 80 miglia. Altre caratteristiche di impianti e di dispositivi rendono il *Settembrini* quanto mai potente e perfetto.

L'esito di questa prova era assai atteso, anche perchè la Marina argentina ha ordinati allo stesso cantiere quattro sommergibili di questo tipo. A prove ultimate, la Missione navale argentina, qui residente, ha telegrafato al proprio Governo manifestando la propria fiducia nelle nuove costruzioni dopo le prove odierne brillantissime.

Anche il sommergibile *Manara*, del tipo *Santarosa* e *Fratelli Bandiera*, recentemente costruito nei Cantieri di Monfalcone, ha effettuato felicemente la prova di collaudo al largo dell'isola Tino, raggiungendo 109 metri di profondità in immersione.

Lo Stato per l'industria marittima triestina - La riorganizzazione dei servizi facenti capo a Trieste.

Al Consiglio Provinciale dell'Economia di Trieste, riferendo nella adunanza plenaria del 3 dicembre u. s. sulle condizioni dell'industria marittima nel 1930, il Gr. Uff. Antonio Cosulich ha, tra l'altro, parlato delle convenzioni marittime e dei servizi interessanti le compagnie triestine. Egli ha detto:

« Mercè il fattivo interessamento di S. E. il Capo del Governo e di S. E. il Ministro delle Comunicazioni a favore del promovimento dei servizi marittimi regolari, vennero rivedute nel 1930, in rapporto alle mutate circostanze, le convenzioni marittime del *Lloyd Triestino*, della *Navigazione Libera Triestina* e dell'*Adria*, portando la sovvenzione del *Lloyd Triestino* a 37.000.000 lire con un aumento di 11.650.000 lire, quella della *Navigazione Libera Triestina* a 11.100.000 lire, e quella dell'*Adria* a 10.150.000, con un aumento

di lire 3.250.000, che dobbiamo segnalare con grato animo.

« Il *Lloyd Triestino* ha riorganizzato in base al nuovo contratto i suoi servizi per l'Estremo Oriente, istituendo una comunicazione mensile *celere* accanto ad una comunicazione commerciale con le Indie, la Cina e il Giappone. Nel servizio mediterraneo, il *Lloyd Triestino* renderà settimanale l'attuale linea quindicinale per la Palestina e Alessandria. La *Navigazione Libera Triestina* ha organizzato la nuova linea celere mensile Italia-Sud Africa, con partenze da Genova via Gibilterra, e ritorno a Trieste via Suez, che costituisce la più rapida comunicazione tra il Mediterraneo e il Sud Africa, ed ha adibito alla linea del Nord Pacifico la propria nave celere *California* accanto a 5 grandi motonavi, effettuando la traversata dal Mediterraneo alla California in 26 giorni ».

Si rende noto intanto che è stata decisa recentemente la istituzione di una nuova linea che il *Lloyd Triestino* gestirà, a servizio celere settimanale, per la Palestina e per Cipro. Alla linea saranno adibiti i piroscafi *Adria*, *Carnaro* e *Celio*, navi di circa 6900 tonnellate di dislocamento, che percorreranno il seguente itinerario: Trieste (partenza ogni mercoledì alle 13), Brindisi, Darnaca, Giaffa, Caifa, Berutti e ritorno in senso inverso con l'arrivo a Trieste ogni lunedì alle ore 11.

SPORT

Tutti gli *sports* hanno una felice ripresa fra noi, ma uno sopra tutti, il tennis, ha avuto lo scorso anno un bilancio *record*. Fino a pochi anni fa questa salutare forma sportiva aveva pochi adepti fra le classi sociali elevate. Una sana propaganda lo ha democratizzato e lo ha diffuso anche fra classi più popolari; la sua presente fortuna deriva da ciò. Nel 1929 i soci di clubs affiliati alla F. I. L. T. erano 7835, l'anno scorso avevano già raggiunto il numero invero cospicuo di 10.248. Non tutti questi sono però tesserati, ma non passerà molto tempo che tutti i soci di clubs saranno classificati e tesserati. Anche nelle affiliazioni di società si nota il medesimo gagliardo ritmo di ascesa: nel 1929 i clubs federati erano 114, mentre l'anno scorso furono 166, così suddivisi: 138 Società, 16 G. U. F., 12 Dopolavoro sportivi. Il numero dei campi di gioco è grandemente cresciuto di conseguenza; ai 360 del 1929 fanno riscontro i 455 del 1930. Di questi 437 sono di Società ordinarie, 17 di Dopolavoro, 1 soltanto di G. U. F. Guardiamo al numero di tornei approvati: ogni anno si giuoca

di più in Italia. Nel 1929 i tornei furono 65, l'anno scorso si è arrivati a 136, più ancora del doppio. Sono aumentati anche gli incontri internazionali; nel 1929 soltanto quattro: due di Coppa Davis e due ordinari; nel 1930 l'attività internazionale è stata intensissima: 10 incontri, 5 di Coppe Davis, 5 ordinari e precisamente: Egitto, Austria, Australia, Giappone, Stati Uniti e Cecoslovacchia, Francia, Germania, Ungheria, Principato di Monaco. Bilancio: 7 vittorie e 3 sconfitte; una larga attività e il terzo posto nuovamente acquistato nella scala dei valori tennistici mondiali. Nel campo della propaganda e del miglioramento della cifra media di gioco si sono avute nel 1930 iniziative federali nuovissime e quanto mai lodevoli: primo l'invio dei più meritevoli juniores ai campionati internazionali di Vienna, dove i nostri giovani hanno potuto giocare buone partite, facendo anche discreta figura. Poi la scrittura di ben cinque abili allenatori stranieri che si sono alternati nei diversi centri italiani, dove più necessaria era la loro opera di insegnamento e di perfezionamento del gioco dei giovani. Tali iniziative non hanno avuto un carattere unicamente temporaneo, ma verranno ripetute anche quest'anno; codesto lavoro, necessario per quanto oneroso, non potrà mancare di dare nel più prossimo avvenire i suoi benefici frutti. La propaganda, come si vede, non si arresta; essa raggiungerà ben presto quelle regioni in cui la pratica del tennis, per condizioni favorevoli di clima e per ottimi mezzi fisici della gioventù locale, potrebbe assurgere ai migliori sviluppi: vogliamo parlare delle moltissime province meridionali, in alcuna delle quali il tennis ha già cominciato ad attecchire. Un intenso lavoro propagandistico è stato svolto, e in parecchi centri sono sorti clubs che già hanno prodotto ottimi elementi: l'anno scorso, ad esempio, ai Campionati italiani dei juniores, che dovrebbero sempre dare una idea dello sviluppo e della possibilità del tennis in ogni regione, hanno partecipato per la prima volta ragazzi di lontani centri di Puglia: fatto, questo, del tutto nuovo e che lascia bene a sperare per un più ampio e totalitario sviluppo.

***

Alla fine dell'anno l'Italia calcistica ha subìto il confronto con squadre straniere più o meno agguerrite. Il bilancio, come al solito, si è chiuso con un complesso di vittorie pressochè equivalente a quello degli avversari. Non sono mancati i risultati inattesi, sconfitte impreviste e vittorie insperate: in complesso esiti non sempre regolari, dovuti anche alla fatica dei viaggi a lunga distanza, ai quali si sono sottoposte le squadre ospitate. Ad ogni modo la fama degli incontri si è spenta con il fischio dell'arbitro e i più vivi ricordi sono quelli lasciati ai giuocatori infortunati. Le partite di Natale e di Capo d'Anno non offrono più il grande richiamo di una volta. Oggi il calcio italiano vive e si anima in modo superlativo soltanto per le dispute di Campionato e per gli incontri della squadra nazionale che ha il potere di galvanizzare gli entusiasmi di tutto l'esercito calcistico italiano. Intanto il Campionato ha subìto una lunga pausa per gli incontri di Natale e Capo d'Anno. Prima di questi le classifiche dopo la tredicesima giornata erano le seguenti: *Divisione Nazionale Serie A*: Juventus p. 21; Roma p. 20; Bologna e Napoli p. 19; Lazio p. 18; Genova p. 16; Modena p. 14; Alessandria, Torino e Brescia p. 12; Pro Vercelli e Ambrosiana p. 11; Milan p. 10; Triestina e Pro Patria p. 9; Casale p. 8; Legnano p. 7; Livorno p. 6. – *Divisione Nazionale Serie B*: Fiorentina e Bari p. 19; Novara p. 18; Atalanta e Palermo p. 17; Padova e Verona p. 15; Serenissima, Lecce, Parma e Spezia p. 13; Pistoiese p. 12; Cremonese p. 11; Lucchese p. 10; Liguria e Udinese p. 9; Monfalcone p. 7; Derthona p. 4.

***

Un autodromo è in costruzione a Roma e sarà pronto in meno di cinque mesi. I lavori hanno avuto inizio il 7 gennaio scorso e saranno ultimati per il 24 maggio. La pista, munita di giunti di dilatazione atti a renderla perfetta e duratura, avrà uno sviluppo di quattro chilometri e una larghezza minima di dodici metri e sarà interamente in calcestruzzo armato, sì da ottenere una pavimentazione adatta alle più alte velocità. Essa cingerà l'attuale campo di volo dell'aeroporto del Littorio e consterà di tre rettilinei raccordati da tre curve, una delle quali al margine della via Flaminia e quindi sul lato opposto della Casa delle Ali sarà sopraelevata per una altezza di m. 6,20 con una pendenza del 48 per 100, il che consentirà una velocità di 250 chilometri all'ora. La curva a destra della stessa Casa delle Ali, chiamata «curva di ripresa», costituirà un rapidissimo dietro-front, per il quale le macchine provenienti dal rettilineo che passa dinnanzi agli *hangars* si ritroveranno esattamente nella direzione opposta. Per mezzo di un'altra larghissima curva sulla destra, consecutiva a quella della «ripresa», le macchine si immetteranno sul rettilineo che poi termina alla curva sopraelevata. Una quarta curva pianeggiante costituirà sulla sinistra della Casa delle Ali l'imbocco del rettilineo più lungo. Come per la costruzione dell'Aeroporto del Littorio, anche questo autodromo sarà dovuto esclusivamente ai capitali della Compagnia costruttrice, senza aggravi per lo Stato. L'autodromo sarà costruito a livello del Campo di volo e servirà per gare di automobili e di motociclette. Per quest'anno non saranno costruiti impianti stabili di tribune o altro, essendo desiderio della Compagnia costruttrice esperimentare prima i bisogni e le preferenze del pubblico e dei corridori. In questo modo anche la Capitale potrà prossimamente contare su di una modernissima installazione per le maggiori prove di velocità di automobili e di motocicli.

***

Un provvedimento oltremodo interessante è quello che, sullo scorcio dello scorso anno

hanno adottato la Federazione Italiana Giuoco del Calcio e la Federazione Italiana dí Atletica leggera. Questi due Enti, nella considerazione che gli interessi degli sports da esse rispettivamente organizzati richiedono una reciproca collaborazione e un continuo affiatamento, intesi a ottenere da una parte il miglioramento qualitativo dei calciatori attraverso l'esercizio degli sports atletici, dall'altra una maggiore diffusione e una propaganda atletica sempre più intensa su masse ognora più numerose, si sono accordate nel comune interesse e hanno preso deliberazioni di alta importanza sportiva. E' stato infatti deciso che i nuovi campi calcistici dovranno tutti essere forniti di una pista podistica regolare e omologabile e che le società atletiche nel costruire piste podistiche dovranno lasciare nel mezzo di esse uno spazio tale da consentire lo svolgimento del gioco del calcio. I campi calcistici di vecchia costruzione dovranno essere dotati di corsie e pedane per lo svolgimento di esercizi atletici. D'ora innanzi tutti i giovani che vorranno praticare il giuoco del calcio dovranno allegare alla richiesta tessera della Federazione del Calcio un brevetto atletico che sarà rilasciato a coloro che riusciranno a superare determinate prove durante regolari sessioni organizzate mensilmente nei principali centri di ogni regione. La Federazione del Calcio dovrà favorire l'organizzazione di gare atletiche con programma limitato in occasione di incontri calcistici e ogni anno fra le due Federazioni saranno organizzati Campionati di atletica leggera riservati ai calciatori, con premi messi in palio dalle Federazioni stesse. L'accordo intervenuto tra i due Enti deve essere guardato da tutti con molta simpatia, perchè è un fortissimo impulso quello che vien dato alla atletica leggera, che in tal modo vede rinforzarsi le sue schiere.

***

Dopo tanti anni dacchè più non si riuniva un Congresso del ciclismo, il presidente dell'U. V. I., On. Garelli, ha voluto convocare a Roma gli esperti ciclistici per sentire il loro parere e per esporre il suo programma in vista della laboriosa attività di quest'anno. L'On. Garelli ha voluto subito far note le sue idee e le sue preferenze. Indubbiamente colpito dal vasto interessamento destato tra gli sportivi italiani dalle prove di Guerra nel Giro di Francia, di Grandi nella Torino-Bruxelles, di Binda nel Campionato del mondo, ha mostrato la propria intenzione di dar il maggior impulso alle competizioni internazionali, sia con l'incoraggiare la partecipazione dei nostri ciclisti alle maggiori prove dell'estero, sia col favorire l'intervento di corridori stranieri alle nostre grandi competizioni. Il programma dal lato sportivo è stato accolto con il massimo

favore; si dovrà ad ogni modo tenere conto anche degli interessi dell'industria delle biciclette, la quale, disponendo dei maggiori corridori, deve studiare l'impresa anche dal lato finanziario. Il gerarca dello sport ciclistico ha ad ogni modo riassunto il suo entusiasmo e il suo punto di vista con il sottoporre all'Unione Ciclistica Internazionale un progetto di Campionato mondiale a tappe che sarà preso in considerazione in una riunione prossima dell'Ente internazionale. Alla adunata di Roma hanno preso parte anche i rappresentanti dell'industria, ai quali si è voluto sottoporre il programma allo scopo di aver il loro consenso, indispensabile per il suo sviluppo. E' certo che l'industria non potrà seguire l'U. V. I. nei propositi di disputare tutte le grandi prove a tappe che si svolgono in Europa, nel corso di una stagione, ma è certo che darà il suo maggior appoggio oltre che al Giro d'Italia, alla partecipazione al Giro di Francia ed al Campionato del mondo. Nel corso della riunione romana si è proceduto a regolamentare alcune manifestazioni della stagione corrente a stabilire una categoria degli Assi, nella quale l'U. V. I. intende iscrivere d'ufficio i campioni più distinti e più meritevoli. La prima iscrizione è stata quella dei corridori: Costante Girardengo, Pietro Linari, Alfredo Binda e Learco Guerra.

***

Il presidente del Club Alpino Italiano, On. Manaresi, ha annunciato negli ultimi giorni dello scorso anno la ricostituzione del Club Alpino Accademico, come Sezione Autonoma del C. A. I. L'annuncio venne accolto con viva riconoscenza e con vivo compiacimento dai vecchi soci del Club Alpino Accademico, che hanno in tal modo visto riformarsi le schiere gloriose dell'aristocrazia dell'alpinismo. Il C. A. A. I. fu fondato ventisette anni fa a Torino e fu una emanazione diretta dell'alpinismo senza guide, che si era man mano sviluppato fino a primeggiare in modo assoluto, tanto che a poco a poco le imprese più difficili, le prime scalate, le vie nuove furono tentate o compiute da cordate di soli dilettanti. L'aggettivo «accademico» è adottato nel suo significato di «ottimo», di modo che basi del criterio di ammissione furono la qualità e la valentia degli aspiranti. Si formò così una categoria speciale di persone unite dal vincolo delle prodezze alpinistiche compiute, senza distinzione di carattere sociale; così che accanto al modesto valligiano si noverarono professionisti illustri, altissime personalità e financo principi e sovrani. Lo scopo immediato del C. A. A. I. al suo nascere fu di propagandare l'alpinismo senza guide e di riunirne le forze; poi, vinta la prima battaglia, seguì altre vie. Lo studio dei problemi della tecnica alpinistica fu in prima linea; negli ultimi tempi si era dato sviluppo alla iniziativa, lodata anche da alpinisti stranieri, dei bivacchi fissi, piccolissimi ricoveri collocati tutti in alta montagna nei punti più opportuni per determinate grandi ascensioni richiedenti il bivacco a grandi altezze. Nel marzo dello scorso anno fu deciso lo scioglimento del C. A. A. I. affinchè i soci di questo svolgessero la utile propaganda presso le sezioni del C. A. I. Otto mesi di esperienza dimostrarono l'intempestività del provvedimento e molto bene ha fatto l'On. Manaresi a richiamare in vita la provvida appendice del C. A. I. per le maggiori fortune dell'alpinismo.

All'inizio di quest'anno la Segreteria Generale del C. O. N. I. ha dato l'annuncio della approvazione della riforma apportata da qualche tempo dalla Presidenza del Moto Club d'Italia. Quarantacinque città italiane sono diventate Sedi provinciali del M. C. d'Italia e perciò dal 1º gennaio sono decaduti dalla carica tutti indistintamente i Commissari Regionali e tutte le Società motociclistiche aventi sedi nei territori delle 45 province sono passate gerarchicamente alla dipendenza del Moto Club Provinciale. Molte riforme riflettevano questioni finanziarie, sia per le quote di affiliazione, sia per le approvazioni di gare, sia infine per le licenze. Quanto ai Campionati è stato stabilito che il Campionato italiano di prima categoria sia disputato in dieci gare di velocità in circuito chiuso e quello di seconda categoria su cinque gare sempre di velocità su circuito chiuso.

***

Lo sport invernale della montagna è nel suo pieno sviluppo. Lo sci è di moda ed ottiene fra la gioventù italiana la simpatia che si merita. Il ritardo delle grandi nevicate, se per un momento ha trattenuto le masse che non possono per questioni di tempo e di danaro raggiungere le alte quote, non ha impedito gli esercizi oltre i mille metri. Ma ora tutte le montagne sono bianche di neve e si può sciare a quote accessibili a tutti. Le gare sono già cominciate con successo sempre crescente e tra una settimana a San Martino di Castrozza sarà disputato il VII Campionato delle Valli d'Italia con l'Adunata Nazionale dei Sciatori Valligiani, organizzata dalla *Gazzetta dello Sport*, Campionato che fra le gare di fondo tiene indubbiamente il primato, anche per la sua anzianità.

Gara di sci a Schilpario.

Il 22 febbraio si svolgerà a Schilpario la interessante corsa sciatoria per il Trofeo Antonio Mai. Saranno istituiti servizi automobilistici speciali da Bergamo.

La Bicocca degli sciatori del Monte Bianco.

Il 14 dicembre u. s., con cerimonia di pretto carattere alpinistico, e con l'intervento di autorità, di sodalizi sportivi e di un discreto pubblico, è stata inaugurata ad Entrèves di Courmayeur la Bicocca degli sciatori del Monte Bianco.

Ideata dal presidente dello Sci Club di Aosta, Ing. Devoti, questa Bicocca è aperta a tutta la famiglia alpinistica piemontese e lombarda.

STRADE

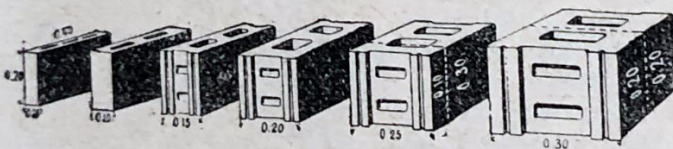
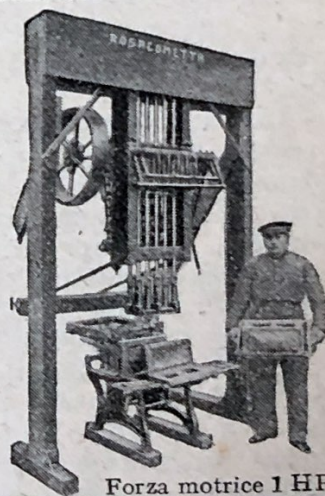
Una nuova strada fra il Piemonte e la Liguria.

E' stata inaugurata la nuova carrozzabile che, partendo dal litorale in località Borghetto Santo Spirito, attraversa i comuni di Toirano, Bardineto e Calizzano, e si innesta alla strada che per Bagnasco, Ceva e Mondovì raggiunge Torino. La nuova strada costituisce una comoda via di comunicazione fra le due regioni ed attraversa località quanto mai incantevoli, praticabili anche in pieno inverno quando, per le forti nevicate, sono chiusi i passi di Melogno e di Cadibona. Essa rappresenta, inoltre, il percorso più breve tra Torino e il litorale ligure.

Per un collegamento stradale tra la V. Brembana e la V. Tellina.

Dopo i progetti di una grande «strada orobica» destinata ad unire trasversalmente il Lago di Como e le vallate bergamasche al Lago d'Iseo utilizzando in gran parte tronchi stradali già esistenti, ecco fiorire quelli per una comunicazione rotabile tra la Val Brembana e la Val Tellina, comunicazione che indubbiamente può rivestire una notevole importanza commerciale, turistica ed eventualmente anche militare, fornendo una nuova rapida via fra la media vallata dell'Adda e la pianura lombarda, in direzione di Bergamo.

Non è compito nostro di entrare nel vivo delle discussioni che i progetti hanno sollevato fra gli interessati e ci limitiamo pertanto ad esporne i termini, soffermandoci sui due principali, che hanno come comune punto d'arrivo la grossa borgata di Morbegno.

Il primo, e più antico, è quello che prevede un collegamento attraverso il *Passo di San Marco* (m. 1985). Questo percorso può anzi vantare anche dei precedenti storici, se non una perfetta coincidenza di tracciato. Infatti, a parte che per questo valico si svolse attivissimo il commercio della Repubblica Veneta coi Grigioni (tanto che la Serenissima più volte ne riattò e migliorò la mulattiera e vi fece costruire, in vicinanza del Passo, la solida Cantoniera, che tuttora vi esiste), a stabilire una buona strada avevano di poi posto mente, accarezzandone l'idea, Napoleone I e, più tardi, il Governo italiano, che nel 1811 propose un sussidio di L. 350.000 per il tratto di strada sul versante valtellinese, e che recentemente diede il concorso per la trasformazione in carrozzabile di detta strada, fra Morbegno e Gerola Alta. Poichè sul versante bergamasco

del Passo esiste già una buona strada che da Olmo risale la Val del Brembo fino a Mezzoldo (m. 835), il progetto prevede l'unione dei tronchi sopra detti, così da farne un nastro unico.

Il secondo progetto, considerando egualmente l'esistenza dell'ottima strada Gerola-Morbegno sul lato valtellinese, intende invece utilizzare sul versante brembano il tronco, pure già esistente, che da Olmo, per Averara e S. Brigida, mette a Cusio (m. 1025), guadagnando così in quota rispetto al ramo di Mezzoldo; ma non basta, perchè esso prevede l'unione con Gerola non più attraverso il Passo di S. Marco, bensì per il valico di Salmurano (m. 2026), di soli 41 metri più elevato di quello.

Qualunque sia il progetto che avrà la palma, è certo tuttavia che grande sarà il vantaggio turistico che ne verrà dall'esecuzione, perchè riuscendo lo sbocco a Morbegno intermedio fra le vallate di Spluga e Malenco, scendenti dal confine svizzero, potrà raccogliere da entrambe il traffico turistico e nello stesso tempo portare un nuovo afflusso alla Valtellina dalla pianura.

Una nuova strada turistica a Salò.

E' stata inaugurata la nuova strada che congiunge il Comune di Salò con quello di San Felice del Benaco, facilitando lo sviluppo turistico e commerciale dei paesi della valle Tènesi.

La strada Salerno-Paestum.

Sta per essere ultimata la sistemazione e la pavimentazione semi-permanente della strada nazionale Tirrena, la Salerno-Battipaglia-Paestum.

In pochi mesi è stato realizzato il completamento di questa importantissima arteria destinata non soltanto al traffico turistico, ma alla valorizzazione di una vastissima zona bonificata, o compresa nei piani di bonifica in corso, sulla destra e sulla sinistra del fiume Sele. La strada sarà compiuta con un anno quasi di anticipo sulle previsioni.

La Salerno - Battipaglia - Paestum, riveste particolare interesse in quanto allaccia Pompei a Paestum, e mena più oltre a Velia. Ha infine un'enorme importanza commerciale ed economica poichè percorre i più ricchi centri agricoli che si trovano ad oriente di Salerno.

La Rotabile della Controneria (Bagni di Lucca) costruita dalla popolazione.

Per chi non lo sapesse, la Controneria è una regione di circa 50 km. quadrati situata nella Valle della Lima, affluente del Serchio in Comune di Bagni di Lucca.

La plaga fertilissima presenta oltre tutto un interesse turistico per la singolare bellezza dei colli ricoperti di castagneti e di quercie, di boschi di alloro, di biancospini, di verdi prati che fanno suggestivo contrasto con le rocce dolomitiche del Prato Fiorito. I pittoreschi paesetti sparsi qua e là si fregiano inoltre di memorie storiche e artistiche (la chiesa di San Cassiano di Controni è monumento nazionale), e offrono al turista possibilità di gite ed escursioni al Prato Fiorito, al Rondinaio, all'Abetone, all'Orrido di Botri, al Lago Santo, sì che, nonostante la difficoltà delle comunicazioni, vi si conta già nel periodo estivo una discreta colonia di villeggianti.

Gli abitanti di questa zona, circa 4000, riuniti nelle parrocchie di S. Cassiano, S. Gemignano, Pieve di Controni e Monte Fegatoso, si dolevano da tempo d'essere quasi segregati dal mondo per le infelicissime condizioni della viabilità locale costituita esclusivamente di pessime mulattiere. Senonchè un bel giorno hanno deciso di por fine alle querimonie ed hanno stabilito plebiscitariamente di provvedere direttamente alla costruzione di una carrozzabile, con versamento di danaro a fondo perduto, cessione gratuita del terreno e prestazione gratuita della mano d'opera. Nel gennaio 1929 veniva presa questa deliberazione, e già nell'agosto 1930 veniva inaugurato il primo tronco stradale fornito di due ponti sui torrenti Riguzzaio e San Gemignano.

Questo tratto richiese sforzi grandiosi causa le difficoltà del terreno: basti dire che per scavare la roccia nel solo tratto detto la Costa, di circa 300 metri, furono sparati 500 kg. di polvere nera e 60 di dinamite con un totale di 1820 mine. Fra le opere d'impianto va notata una teleferica di m. 1600 per il trasporto della ghiaia naturale del Prato Fiorito sino sul piano stradale.

La strada rotabile, con una lunghezza totale di km. 8,500 e una larghezza di metri 5, partirà dalla frazione della Villa dove si riallaccia alla Rotabile del Fondo valle Lima (Lucca-Modena) e risalirà dolcemente il Rio Rifiubbri sino a toccare Guzzano, prima frazione della Controneria a quota 400, quindi rasenterà gli altri paesi di Gombereto, Longoio, Mobbiano e raggiungerà a S. Gemignano il punto più alto (m. 535); quindi proseguirà pianeggiante per l'altipiano, sfiorando Campiglia. La Cappella, S. Giuseppe e Vizzata, e terminerà alla chiesa di S. Cassiano a poche diecine di metri dagli abitati di Livizzano, Cocolaio e Cembrone. La strada avrà sempre una dolce pendenza e sarà veramente bella e pittoresca, sia per le belle località attraversate, sia perchè aperta sulla valle della Lima, sulla quale avrà un grandioso e vario panorama.

Nuove strade nazionali Cecoslovacche.

Il Bollettino dei Servizi Tecnici della Repubblica Cecoslovacca informa che a tutta la fine del 1928 sono state aperte al traffico 8 nuove strade nazionali, il cui costo ammonta ad oltre 20 milioni di corone C. S.

Altri tre tronchi di strade nazionali sono stati costruiti, ed altri per la lunghezza di 52 km. sono pure in costruzione: il loro costo è preventivato in oltre 26 milioni di corone C. S.

Altri grandi lavori stradali sono in progetto per parecchi milioni di corone nella zona turistica dei monti Tatra e in altre località dei Carpazi.

POSTE TELEGRAFI E TELEFONI

Perchè la Patente d'automobilista non è considerata fra i documenti d'identificazione richiesti dalla Posta?

Questa giusta ed opportuna domanda che alcuni nostri Soci automobilisti ci hanno rivolta, noi rivolgiamo, a nostra volta, all'Amministrazione Postale, esprimendo il desiderio che la *Patente di abilitazione a condurre autoveicoli* (prevista dall'art. 82 del Cod. della Strada), come il Porto d'armi, il Passaporto, i Libretti di viaggio degli impiegati statali, ecc., possa essere riconosciuta valida quale documento di identificazione per ottenere il pagamento di vaglia, di assegni postali, il ritiro di raccomandate, di assicurate, di pacchi postali, ecc.

Non comprendiamo — e ne siamo in qualche modo sorpresi — come mai fino ad oggi un così diffuso ed importante documento non abbia forza probatoria per l'identità della persona che lo possiede.

La *Patente di abilitazione a condurre autoveicoli*, a forma di libretto contenente la fotografia — firmata dal richiedente davanti ad un Funzionario del Circolo Ferroviario, il quale appone sulla fotografia la propria firma ed il timbro a secco d'ufficio — e le generalità della persona abilitata, rilasciata dal Prefetto, offre, infatti, tutte le garanzie per comprovare la perfetta identità del possessore. Come è noto, per ottenerla, occorre presentare alla Prefettura oltre a tre fotografie, ben sette certificati: nascita, penale, scolastico, medico, ecc., e, quel che è più, il *certificato di idoneità a condurre autoveicoli* che viene rilasciato dopo essersi sottoposti, con buon esito, ad un esame teorico-pratico presso il Circolo Ferroviario di ispezione. La Patente è vidimata ogni anno dalla Polizia.

Ora, se si pensa che le Licenze di porto d'arma (per non citare altri documenti di identità ammessi) rilasciate dalla stessa Autorità, previa presentazione della fotografia e del solo certificato penale, sono ritenute, dall'Amministrazione Postale, quali documenti validissimi per il riconoscimento personale, domandiamo perchè lo stesso trattamento non viene usato per la Patente d'Automobilista.

Se l'Amministrazione Postale desse efficacia d'identità alle dette patenti, si consideri quale utilità porterebbe ai 500.000 automobilisti italiani, che, viaggiando, sia con le proprie automobili e motociclette, per scopi turistici, di diletto o d'affari, sia per l'esercizio della professione di conducente automobili pub-

bliche e private, debbono spostarsi sempre da una località all'altra.

Sarebbero ben 500.000 persone che si troverebbero ad avere un documento valido per il proprio riconoscimento, con un forte giovamento per l'annoso problema della identificazione personale, indispensabile per l'uso di alcuni servizi postali.

I telefoni esistenti in Italia e nel mondo secondo una statistica americana.

Nel nostro numero di settembre u. s., pubblicammo la notizia di un censimento americano riguardante il numero di telefoni esistente in tutto il mondo. Crediamo opportuno di dare ora dati più particolareggiati, desunti da una recente pubblicazione statistica della « American Telephone and Telegraph Company » di New York.

Secondo tale statistica, il 59 per cento degli apparecchi telefonici del mondo è installato negli Stati Uniti. La città di New York, da sola, possiede un numero di apparecchi uguale a quello dell'intera Gran Bretagna e più della metà di quelli della Germania. La sola Chicago batte l'intera Francia, mentre la città di Los Angeles in California possiede più telefoni di tutta la Russia, dal Baltico al Pacifico.

L'Italia, secondo la statistica, all'inizio del gennaio scorso possedeva 333.007 apparecchi: ogni 100 cittadini italiani possiedono 0,80 di apparecchi telefonici. I telefoni italiani rappresentano l'1,02 per cento di tutto il mondo. Inoltre l'Italia ha il 3,20 per cento di tutti i fili telegrafici del mondo, con un totale di 220 mila miglia.

La città italiana che ha il maggior quantitativo di apparecchi è Milano con 55.315 numeri: cioè più di tutti gli apparecchi della Repubblica del Cile, e quasi tre volte il numero degli apparecchi di tutta la Bulgaria.

Roma, con 32.528 apparecchi, supera il numero dell'intera Irlanda, e raggiunge quello della Jugoslavia. Torino e Genova occupano il terzo e quarto posto nella classifica delle città italiane, con 22.817 e 18.949 apparecchi rispettivamente.

L'Europa ha il 28 per cento degli apparecchi di tutto il mondo; gli Stati Uniti, come si è detto, il 59 per cento. Il resto del mondo (l'Asia, l'Oceania e Africa) possiede appena il 13 per cento del totale.

La media mondiale di telefoni per ogni 100 abitanti è di 1,7; ma gli Stati Uniti la superano per quasi 10 volte, con una media di 16,3. Viene poi il Canadà, con 13,7 telefoni per ogni 100 abitanti. Seguono, successivamente, la Nuova Zelanda, la Svezia, l'Australia, la Norvegia, la Svizzera, la Germania, la Gran Bretagna, Olanda, Finlandia, Austria, Belgio, Argentina. L'Italia tiene il 22° posto nella classifica delle medie per 100 abitanti, e precede la Spagna, il Messico, il Brasile, la Polonia e la Russia.

New York, con 1.702.889 apparecchi, batte tutte le città d'America; Chicago è seconda con 942.015 apparecchi; seguono Los Angeles con 357.000, San Francisco con 252.225.

Ecco la classifica della media dei telefoni per ogni 100 abitanti delle principali città del mondo:

	Città	Media		Città	Media
1.	S. Francisco	33,6	29.	*Milano*	6,8
2.	Stoccolma	29,8	30.	Buenos Aires	6,6
3.	Washington	29,8	31.	Rotterdam	6,4
4.	Chicago	29	32.	Anversa	6,2
5.	Seattle	28,6	33.	Amsterdam	6
6.	Toronto	27,5	34.	Tokio	6
7.	Omalia	27,1	35.	Budapest	5,6
8.	New York	27	36.	Danzica	5,4
9.	Los Angeles	26,7	37.	Manchester	5,4
10.	Minneapolis	25,8	38.	Liverpool	4,7
11.	Cincinnati	23,7	39.	Glasgow	4,6
12.	Montreal	18,9	40.	Praga	4,5
13.	Oslo	17,4	41.	Birmingham	4,3
14.	Copenaghen	16,8	42.	Varsavia	4,3
15.	Zurigo	15,4	43.	Manilla	4,2
16.	Gothemburg	14	44.	*Roma*	4,2
17.	Amburgo	12,6	45.	Osaka	3,9
18.	Helsingfors	12,4	46.	Riga	3,9
19.	Parigi	11,7	47.	Dublino	3,8
20.	Berlino	11,4	48.	Madrid	3,6
21.	Monaco	9,8	49.	Marsiglia	3,4
22.	Sidney	9,8	50.	Leningrado	3,2
23.	Auckland	9	51.	Barcellona	3
24.	Colonia	9	52.	Mosca	3
25.	Havana	8,7	53.	Pechino	2,2
26.	Londra	8,3	54.	Bucarest	3
27.	Bruxelles	8,2	55.	Shangai	1,7
28.	Vienna	7,1			

L'aumento del numero degli apparecchi telefonici installati in Italia dopo il 1925 — cioè dopo la restituzione del servizio alla attività privata — è stato indubbiamente considerevole.

Se lo sviluppo telefonico — nota giustamente *La Critica* — costituisce uno degli indici più sicuri dell'incremento economico di un paese, l'Italia durante l'ultimo quinquennio ha compiuto in questo campo un progresso decisivo.

Radiotelegrammi diretti ai piroscafi in navigazione - Modificazioni di tasse.

Come abbiamo già annunciato nel fascicolo di novembre u. s., è stato attuato, a mezzo della stazione radiotelegrafica di Coltano (Pisa), il nuovo servizio dei radiotelegrammi fra l'Italia e le sue navi in qualunque parte del globo si trovino.

Questo nuovo servizio, che favorisce la sicurezza dei piroscafi qualora essi siano minacciati da un qualsiasi pericolo, si svolge nel seguente modo:

I piroscafi autorizzati a questo servizio (debbono essere forniti di un apparato radio, ricevente e trasmittente, ad onde corte) a intervalli di alcune ore, devono comunicare il punto in cui si trovano alla stazione di Coltano, che lo trasmette all'Ufficio speciale di Roma. A Roma sopra una grandiosa carta geografica mondiale, si segnano tutte le posizioni delle navi italiane in navigazione, in modo che, in qualunque momento, è possibile mettersi in diretta comunicazione con queste, per lo scambio dei radiotelegrammi da o per i passeggeri a bordo.

La *tassa radiotelegrafica*, da applicarsi ai radiotelegrammi da e per i piroscafi, è stata modificata in L. 2,50 per parola. Se però la nave trovasi nel Mediterraneo, la tassa radiotelegrafica è stata mantenuta in L. 1,80 per parola.

Il mittente deve obbligarsi a pagare la differenza qualora (avendo pagato la tassa di

L. 1,80) la nave avesse sorpassato gli stretti di Gibilterra o Suez o Dardanelli.

Per i radiotelegrammi in partenza dall'Italia si deve aggiungere la tassa telegrafica.

Per via Coltano, ed alle stesse suddette condizioni, possono aver corso anche i radiotelegrammi delle *Colonie Italiane* da e per navi italiane.

Speciali riduzioni sono accordate, in via di esperimento, ai radiotelegrammi spediti, dagli Equipaggi delle navi mercantili italiani, all'Italia o ad altre navi italiane o estere.

Corrispondenze postali e telegrammi per l'Albania.

Ad evitare ritardi, dispersioni o rifiuti delle corrispondenze e dei telegrammi diretti in *Albania* è necessario scrivere le destinazioni secondo la nuova denominazione albanese, che indichiamo, per alcune località principali, qui di seguito:

Vecchia denominazione	Nuova denominazione
Durazzo	Durrës
Argirokastro	Gjinokastër
Coritza o Koritza	Korçë
Scutari d'Albania o Pazar	Shkodër
Santiquaranta	Sarandë
Valona	Vlonë

VARIE

Nuovi villaggi agricoli in Tripolitania.

Per il progredire dei lavori di colonizzazione nelle zone delle concessioni demaniali, dove non esistono, in prossimità, centri abitati, e per la immissione continua di famiglie coloniche metropolitane — informa *La Rivista delle Colonie Italiane* — si è determinata la necessità della creazione in quelle località di un nucleo di fabbricati da adibire ai più urgenti servizi pubblici, attorno ai quali potranno sorgere in seguito altre costruzioni, man mano che se ne manifesterà il bisogno.

Il problema è stato affrontato e viene risolto dal Governo della Tripolitania con rapidità fascista. Così le due località di Fornari e di Suani beni Aden sono già diventati due villaggi agricoli: a Fornari i fabbricati sono stati già ultimati, mentre quelli di Suani lo saranno fra un paio di mesi.

I villaggi sono costituiti da tre fabbricati: l'Ufficio postale, l'Ambulatorio e la Scuola, con un locale per la sezione del Fascio; il villaggio di Suani ha in più la caserma dei Cara-

binieri. Il tipo degli edifici è improntato ad un'estetica semplice e, mentre richiama l'architettura che si osserva nelle piazze dei villaggi italiani, non è in contrasto con l'architettura indigena. Gli edifici, inoltre, sono stati costruiti secondo la tecnica moderna, ben orientati, con ambienti spaziosi e pieni di luce, e sorgono in siti tranquilli, ombreggiati e facilmente accessibili, ma fuori del percorso abituale dei veicoli, in modo che gli abitanti possano comodamente disporre di recessi di sosta e di ritrovo in piena tranquillità.

A Fornaci, per iniziativa di quei concessionari, sorgerà una chiesetta con fabbricati annessi per gli uffici parrocchiali. Altri villaggi sono in progetto, e ciò dimostra come il progresso agricolo della Tripolitania rappresenti, per le necessità demografiche che si vengono sviluppando, una concreta realtà, resa tale da una saggia amministrazione e dalla virtù colonizzatrice degli Italiani.

La scoperta di un tesoro romano a Pompei.

Durante i lavori di scavo che si vanno eseguendo da qualche giorno nella casa N. 4 di via dell'Abbondanza a Pompei, è stato rimesso in luce un vero tesoro.

In questa casa, come si ricorderà, fu rinvenuta una bellissima statua policroma raffigurante un Apollo e inoltre, in seguito, furono messi in luce anche degli affreschi di tinta meravigliosa. Ora il Prof. Majuri, nel dirigere i lavori di scavo, ha constatato che in uno dei locali della villa e precisamente nei pressi del peristilio, si trovava una cassa di legno, naturalmente semidistrutta dall'opera del tempo. Nella cassa e intorno ad essa si trovavano degli oggetti d'oro e d'argento di grande bellezza: magnifici bracciali d'oro, tre paia di orecchini dello stesso metallo, nonchè anelli, collane, broches, monete d'oro e d'argento, alcune dell'epoca repubblicana e altre dell'epoca imperiale, un servizio da tavola completo per quattro persone, e poi bicchieri, sottocoppe, coppe, casseruole d'argento, cucchiai, cucchiaini, specchi d'argento, porta-profumi, ecc., il tutto per un valore inestimabile. Il patrimonio artistico e archeologico della Nazione si arricchisce così di nuovi preziosi elementi che offriranno ancora più chiaramente il segno della civiltà romana.

Le circostanze singolari della scoperta e la quantità e il pregio artistico della suppellettile d'argento ricordano un'altra famosa scoperta, quella del tesoro di Boscoreale esulato al Louvre.

Cose di altri tempi.

Il Dott. S. Maltese in un articolo comparso sulla *Rivista delle Comunicazioni* ed intitolato « Fatti e dati caratteristici sui primi tempi d'esercizio delle ferrovie » accenna, fra l'altro, al modo col quale una ottantina di anni fa venivano considerati i ritardi.

Secondo una circolare del 1856 non si considerava in ritardo il treno se non quando il ritardo stesso superava un quarto d'ora per i percorsi fino a 100 chilometri e mezz'ora per i percorsi oltre i 100 chilometri. Sempre in quell'epoca, secondo disposizioni regolamentari in vigore sulle ferrovie austriache, quando il ritardo superava un'ora e non si aveva nessuna notizia del treno, l'Ispettore di reparto doveva mettersi in giro per *rintracciarlo* servendosi della locomotiva di riserva che doveva essere sempre pronta nella stazione sede del reparto. Commenta a tal proposito l'autore: « Quel funzionario imperiale e reale, il quale trascorsa l'ora regolamentare, cinge la spada e si calca in testa la feluca (allora i funzionari ferroviari indossavano l'uniforme) e parte verso l'ignoto procedendo guardingo e chiedendo del suo treno a tutte le stazioni, qui assaggiando una salsiccetta, là degustando un bicchiere di birra, fino a tanto che non veniva scovato il treno e ricondotto a destino, è il simbolo di un'epoca in cui al movimento dei treni presiedeva un uomo pacifico, bonario, indulgente come il noto Budda dalla pancia rotonda accovacciato in una posa di quiete soddisfatta... Ahimè, la nostra epoca non tollera ritardi ingiustificati nella circolazione dei treni che è la vita del Paese, così come non è concepibile un arresto momentaneo nella circolazione del sangue da cui dipende la vita dell'individuo ».

Una simpatica nuova associazione: gli « Amici dei Fiori ».

Per iniziativa di un gruppo di persone che s'interessano vivamente di floricoltura, si è costituita, con sedi a Firenze, Roma e Sanremo, la Società degli « Amici dei Fiori », la quale persegue lo scopo di promuovere e incoraggiare la coltivazione dei fiori, il miglioramento dei giardini e lo sviluppo della floricoltura in Italia.

Essa pubblicherà un periodico mensile intitolato *Il Giardino Fiorito*, per diffondere le norme per la coltivazione dei fiori e delle piante da giardino, far conoscere specie e varietà nuove, indicare ove possono trovarsi, facilitare gli scambi di piante, di consigli, di pareri, fra gli Amici dei Fiori.

Verranno poi organizzate mostre floreali nelle varie regioni italiane.

I Soci possono essere di tre categorie: 1ª Fondatori (quota unica di L. 300); 2ª Sostenitori (quota annua di L. 50); 3ª Ordinari (quota annua di L. 15). Coloro che verseranno una quota di almeno L. 500 verranno nominati Soci Benemeriti.

I Soci riceveranno gratuitamente il periodico pubblicato dalla Società, avranno diritto alle informazioni ed istruzioni gratuite da parte della Direzione Tecnica dell'Associazione, e all'ingresso delle mostre indette dalla Società stessa.

L'Associazione « Amici dei Fiori » ha carattere del tutto pratico e privato, e si rivolge egualmente a chi coltiva pochi vasi di fiori sulla terrazza, come al proprietario del grande giardino.

Si è costituito un Comitato esecutivo provvisorio, emanazione del Comitato promotore,

in cui figurano alcuni dei migliori nomi della aristocrazia italiana.

Segnaliamo ai nostri Lettori questa bellissima iniziativa, certi che tra le loro file essa troverà numerosi seguaci. In Italia, paese dell'azzurro e del sole, il culto dei fiori non ha ancor raggiunto quella diffusione e quel grado di perfezione tecnica che esso gode attualmente in nazioni tanto meno favorite dalla natura. Alle sempre maggiori attrattive della nostra Patria contribuirà certamente l'insuperabile ornamento che può offrire la gamma infinita dei fiori, dal sontuoso giardino dell'albergo di lusso e della villa gentilizia, al modesto balcone della casa operaia.

Le adesioni possono essere indirizzate alla Prof. Eva Mameli Calvino, Casella Postale 102, Sanremo.

Il calendario venatorio per la primavera 1931.

Crediamo di far cosa grata ai nostri lettori che calcano le orme di Nembrod, riportando le disposizioni del Decreto ministeriale che riguarda le cacce primaverili del 1931. Esso stabilisce che la caccia con arma da fuoco è permessa:

a) fino al 31 gennaio al cinghiale, meno che nel Piemonte e nella Liguria, al cervo e al daino;

b) fino al 20 febbraio al merlo e fino al 20 marzo alla beccaccia, tordo, tordo sassello, cesena, storno, allodola, colombaccio, colombella, corvo, cornacchia gazza e ghiandaia, nonchè agli uccelli di rapina diurni salvo che nel Piemonte, nella Lombardia, nel Veneto e nelle province di Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Bologna, Pistoia, Firenze, Arezzo e Siena; nei quali territori è, per altro, consentita la caccia alla beccaccia dal 1° al 20 marzo, nelle località di pianura indicate;

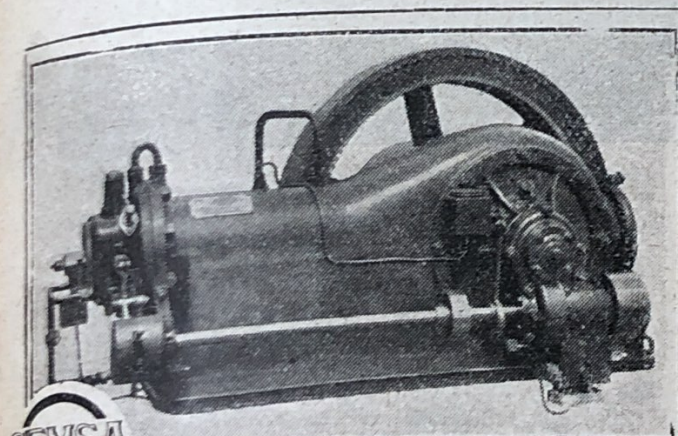
c) fino al 10 aprile ai palmipedi e ai trampolieri, esclusa la beccaccia e limitatamente alle già indicate località di pianura;

d) dal 20 aprile al 20 maggio alla quaglia, sulla spiaggia del mare ed entro la distanza di metri 500 dall'orlo interno (verso terra) dell'arenile.

L'uccellagione con reti a maglia larga per colombacci, colombelle, storni, palmipedi e trampolieri, esclusa la beccaccia, nonchè per gli altri uccelli migratori, è consentita in Sardegna fino al 20 marzo.

Un Ente Nazionale per l'Unificazione dell'Industria.

Con Regio Decreto 18 luglio 1930, N. 1107, il Comitato di Unificazione (UNIM) è stato trasformato in *Ente Nazionale per l'Unificazione dell'Industria* (*UNI*).

Il nuovo Ente, costituito sotto gli auspici della Confederazione Generale Fascista dell'Industria Italiana, persegue gli stessi scopi

del cessato Comitato, sviluppandoli però in modo più ampio ed organico, in quanto esso può disporre di una regolare ed efficace collaborazione fra le Amministrazioni Statali ed i vari gruppi industriali interessati alla unificazione. L'istituzione del nuovo Ente ed il suo inquadramento nella organizzazione corporativa segnano un fatto di notevole importanza per un'azione organica a favore dell'industria nazionale.

Il restauro di un insigne monumento parmense affrescato dal Correggio.

Turisti e studiosi apprenderanno con piacere la notizia che è stata riaperta al pubblico la famosa camera di San Paolo della badessa Giovanna Piacenza, in cui il Correggio raffigurò a fresco il mito di Diana vergine e cacciatrice.

Il Comm. Sorrentino, direttore della Regia Galleria di Parma, il quale ha diretto i lavori di restauro e di abbellimento, ha ideato un candelabro del più puro stile rinascimento, di pietra sarnica come le porte e i camini dell'appartamento della badessa. Anche il resto della camera è stato rimosso e sostituito: mobili in stile del tempo e una sobria tappezzeria ad arazzo color oliva cupo armonizzano ora mirabilmente con l'ambiente cinquecentesco.

Nella cella della badessa e nella vicina camera affrescata da Alessandro Araldi, discepolo del Giambellino, si sono ripuliti i dipinti dal salnitro che ne minacciava la rovina, e si è provveduto a rimuovere le cause della perniciosa umidità.

Preziosa raccolta orientale al Museo delle Ceramiche di Faenza.

Il Museo delle Ceramiche di Faenza ha ricevuto in dono dal noto orientalista Dott. F. R. Martin di Stoccolma una raccolta di frammenti di ceramiche faraoniche, tolemaiche, bizantine ed arabe, dal medesimo rinvenute in vari Paesi dell'Oriente durante trentacinque anni di ricerche. La donazione, che costituisce un *unicum* che pochi istituti europei possono vantare per quantità e varietà del materiale, verrà collocata in apposita sala del Museo dedicata, per espressa volontà del Donatore, alla memoria del suo maggiordomo P. Ragionieri detto «Moro», deceduto in Faenza lo scorso anno.

Una stazione di quattordici piani.

Essa sarà costruita a New-York, precisamente ad ovest dell'isola di Manhattan. Sarà di cemento armato. Avrà una lunghezza di 265 metri e 65 di profondità. Faranno capo alla stazione 14 grandi linee ferroviarie, una per ciascun piano.

TRA I LIBRI

FATTORI MARINO. – *Ricordi storici della Repubblica di S. Marino.* – Con aggiunte di Onofrio Fattori, prefaz. e note di Amy A. Bernardy. Pag. 116, con ritratto f. t. Ed. F. Le Monnier, Firenze. Prezzo: L. 2.

Pubblicata la prima volta nel 1869, quest'opera si ripresenta ora alla sua settima edizione, diligentemente aggiornata per cura del figlio dell'A. Prof. Onofrio Fattori, Capoconsole del T. C. I. a San Marino. La gloriosa storia della piccola Repubblica vi è narrata con stile conciso ma non scevro di una sua particolare eleganza.

DUCATI PERICLE. – *Marsili.* – Pag. 352. Ed. « Corbaccio », Milano, 1930. Prezzo: L. 16.

A Luigi Ferdinando Marsili, come ad uno dei fondatori dell'oceanografia, ebbe a dedicare un interessante articolo il Prof. Mario Longhena nel numero di ottobre 1929 della nostra Rivista. Questo volume del Ducati contribuisce in maniera validissima a far conoscere nella sua complessità di vita e di opera, questo Grande di cui Bologna giustamente si gloria e che, come avverte l'A., «col suo duplice aspetto di soldato e di scienziato, sembra precorrere i tempi nostri ». Non per nulla l'A. ha posto in fronte al volume il binomio mussoliniano « libro e moschetto ». La battagliera vita del Marsili, trascorsa in una alternativa di gloria e di umiliazione, drammatizza in certo qual modo la materia di questo libro che è insieme di informazione storica e scientifica e di colorita e movimentata narrazione.

BROCHEREL G. – *Castelli Valdostani.* – Pag. 32, con 32 tavole. Ed. « Augusta Praetoria », Aosta. Sotto gli auspici del Comitato Provinciale del Turismo, 1930-VIII. Prezzo: L. 10. Ai Soci del T. C. I., che inoltrino l'ordinazione per il tramite di un Console del T. C. I. attestante che sono in regola col pagamento della quota sociale: L. 8.

L'austera e suggestiva bellezza dei Castelli valdostani, nella loro visione panoramica e nel fascino dei loro interni e particolari, è resa con le migliori arti della tecnica fotografica e del buon gusto nelle tavole fuori testo che adornano questo libro. Esse sono poi precedute da uno studio generale sulla Valle d'Aosta e da cenni di informazione particolare sui suoi castelli.

DI VALLEPIANA UGO. – *Nostalgie di penna nera.* – Con illustraz. di Ciotti. – Ediz. de « L'Alpino », Roma, 1930-VIII. S. i. p.

Sono bozzetti, quadretti, facezie della guerra di montagna: spunti sobrii e salaci in cui l'eroismo brontolone dell'alpino e il suo senso umoristico, greve e chiodato come le sue scarpe, fanno gradito contrasto al tono rettorico e convenzionale che informa sovente la letteratura di guerra.

ZAMMARCHI A. – *Soo facili esperienze di Fisica.* – Un vol. di pag. VIII-526, con 600 illustraz. Soc. Edit. « La Scuola », Brescia. Prezzo: L. 12.

Il nome dell'A., chiarissimo insegnante di Scienze fisiche e naturali al Seminario vescovile di Brescia, ed abilissimo sperimentatore, basta a raccomandare quest'opera. Egli l'ha dedicata agli insegnanti elementari, conservando nell'esposizione il carattere di discorso ad essi diretto, ma può essere facilmente intesa da tutti e specialmente da tutti i « buoni papà » che amano far divertire i propri bimbi insegnando loro in pari tempo utilissime nozioni. Quasi tutte le esperienze consigliate in questo libro non domandano infatti, per essere eseguite, che materiali di poco costo, accessibili alle borse più modeste. E' insomma un libro utile, divertente e consigliabilissimo.

Annali Genovesi di Caffaro e dei suoi continuatori – Vol. VIII e IX: Jacopo D'Oria; traduzione di MONLEONE GIOVANNI. – Rispettivamente pag. 344 e 270. A cura del Municipio di Genova, 1930-IX. Prezzo di ogni vol.: ediz. ordinaria, L. 20; ediz. di lusso, L. 30.

Abbiamo già avuto occasione di rilevare i cospicui pregi di questa opera, che, iniziata nel 1909 da Ceccardo Roccatagliata Ceccardi, ripresa nel 1921 dal Prof. Monleone, è giunta ora al suo compimento. Il Prof. Monleone, che ha arricchito ciascun volume di note riguardanti le altre fonti sincrone italiane e straniere, ha molto opportunamente aggiunto all'ultimo volume (IX) una cronologia sistematica di tutti gli annalisti genovesi, da Caffaro a Jacopo D'Oria. Anche questi due ultimi volumi sono illustrati da R. Multedo sulla base delle miniature del Codice che si conserva nella Biblioteca Nazionale di Parigi e di altri documenti di antica iconografia genovese.

FABIANI R. – *Le risorse del sottosuolo della Prov. di Vicenza* (con 44 illustraz. e 1 carta). A cura del Cons. Prov. dell'Economia di Vicenza, 1930-VIII. Prezzo: L. 40.

E' un diligentissimo ed esauriente studio dei problemi dell'economia nella regione vicentina in rapporto ai prodotti del sottosuolo, chiaramente contenuto in un centinaio di pagine, di interessante lettura. Vi è premesso un istruttivo cenno geologico necessario a comprendere la complessa costituzione dei terreni e la loro tormentata tectonica; segue la descrizione particolareggiata dei singoli prodotti, con la descrizione della giacitura e produzione (minerali, combustibili fossili, pietre da costruzione ed ornamento, caolini, terre colorate, refrattarie e, infine, acque minerali). La conclusione si sofferma particolarmente sugli sviluppi che possono prendere le varie industrie estrattive ed in particolare quella dei marmi e delle acque minerali.

DI CASTELNUOVO FERNANDO. – *Almanacco Azzurro 1931.* – Statistico, marittimo, aeronautico. Pag. 420, rileg. tela e oro. A cura della Confederaz. Naz. Fascista Gente del Mare e dell'Aria, 1931-IX. Prezzo: L. 18. Per i Soci del Touring, che ne facciano richiesta, accompagnata dall'importo, alla Direzione dell'« Almanacco Azzurro », Casella Postale 10, Genova: L. 14.

Questo volumetto, che si presenta in bella veste azzurra con segnalibro e rubriche per la rapida consultazione, rappresenta un notevole contributo alla formazione della coscienza marinara. Può dirsi una vera miniera di notizie e dati che interessano in particolare le Imprese di navigazione marittima e aeronautica, gli Ufficiali della Marina mercantile, le Agenzie di Navigazione, coloro che viaggiano o che esercitano una qualsiasi attività negli ambienti marittimo o aeronautico, ma in genere tutte le persone colte e operose che si interessano a queste importantissime manifestazioni della vita nazionale.

Basti dire che vi si tratta dell'ordinamento del Regno d'Italia e della Santa Sede, delle istituzioni fasciste, della situazione geografico-statistica di tutti gli Stati, delle monete, pesi e misure, dei calendari, delle distanze nautiche, delle industrie e servizi marinari e aeronautici, dei servizi e tariffe postali in Italia e all'estero, della legislazione marinara, aeronautica, delle dogane, degli enti amministrativi, scientifici, d'istruzione, di propaganda, ecc., e in genere di tutto ciò che riguarda le attività marinara e aeronautica specialmente in Italia e l'ordinamento civile del nostro Paese.

Atlante Meteorologico della Libia. – Pag. 35, con 19 riproduz. fotografiche e 23 carte. Ministero delle Colonie, Ufficio Studi e Propaganda, Roma, 1930-VIII. Prezzo: L. 25.

Espone in sintesi e per cognizione del gran pubblico, i dati meteorologici raccolti in Libia soprattutto nell'ultimo decennio in cui il servizio meteorologico ha potuto prender degno posto tra le diverse attività scientifiche coloniali. Come leggesi nella Presentazione, principale intento dell'opera è « quello di fornire a prima vista qualche elemento, per quanto possibile chiaro e preciso, attinente alla maggiore attività che oggi urge in Colonia: la colonizzazione agraria ». L'Atlante consta di tre parti: la prima di testo, la seconda di riproduzioni fotografiche, la terza di carte geografiche a colori.

Casa di Riposo Francesco e Teresa Vallardi, inauguratasi in Appiano Gentile il 28 ottobre 1930. – Pag. 32, illustr. Stabilimento Vallardi, Appiano Gentile, 1930. S. i. p.

Vi sono molte Case di Riposo in Italia. In Lombardia, per non parlare d'altre, ve n'è una per i vecchi preti e una per i musicisti. Quest'ultima, in-

titolata alla memoria di Giuseppe Verdi, è sostenuta dalle rendite che Egli stesso dispose col suo testamento. Ora se ne aggiunge un'altra, che ha carattere veramente singolare: una Casa di Riposo fondata dal notissimo editore Comm. Cecilio Vallardi per i cittadini italiani laureati o provvisti di titolo equipollente di un Istituto Superiore del Regno, che, per disgrazie o per malattie sofferte, si trovassero in tristi condizioni economiche. L'idea di creare un Ricovero ad una categoria di persone intellettualmente distinte e fatalmente cadute nell'indigenza, è davvero una nobile ispirazione. Quando la Casa avrà cominciato a funzionare, faremo certo cosa gradita ai lettori riparlandone e illustrandola nella sua vita, che non potrà mancare di lati assai curiosi. Per ora ci limitiamo a dire che la Casa non ha carattere regionale, ma nazionale, e che una delle condizioni per esservi ammessi è quella di aver compiuto almeno i 70 anni.

Le Colonie Italiane. – Fauna e Caccia, a cura di V. TEDESCO ZAMMARANO, Ministero delle Colonie, Uff. Studi e Propaganda, 1930-VIII. – Sindac. Ital. Arti Grafiche, Roma, Lungotevere Marzio. S. i. p.

Il Ministero delle Colonie ha fatto cosa egregia con la pubblicazione di questo volume, di cui la compilazione è stata affidata al noto scrittore ed appassionato cultore di zoologia africana Ten. Col. Zammarano. Pochi Autori potevano infatti avere in merito una maggiore esperienza ed una maggiore conoscenza, a motivo della lunga sua permanenza nelle regioni coloniali nostre e delle fortunate sue campagne di caccia, che gli hanno fornito copioso materiale di studio e di raffronto. Il Zammarano ha saputo fare opera scientifica e pur dilettosa anche al profano, in uno stile chiaro e nervoso, mentre ha adornato il volume di numerose e nitide illustrazioni, di sommo interesse zoologico e descrittivo.

FURLANI GIACOMO. – *La televisione*. – Pag. 202, con 36 illustraz. La Editoriale Libraria, Trieste, 1931-IX. Prezzo: L. 12.

Avremo presto la televisione a domicilio, così come abbiamo oggi la radio? E' una domanda che molti si pongono, sentendo tutto il fàscino del problema. Bene ha fatto dunque l'A. ad illustrarci con piano stile gli sviluppi della televisione, dalla telefotografia che ne rappresenta, per così dire, la preistoria, alle recentissime esperienze e affermazioni. Egli mette poi in degno rilievo il contributo dato dagli italiani, che figurano anche in questi studi tra i pionieri, pur essendo spesso e volentieri dimenticati dagli Autori stranieri. A quest'opera, che tratta esaurientemente e indipendentemente l'interessante problema, è facile presagire il più lieto successo.

Almanacco della Svizzera Italiana 1931. – A cura de « L'Adula », Rivista Retico-Ticinese di cultura italiana, Bellinzona. Pag. 278, con numerose illustraz. Prezzo: per l'Italia, L. 5; per la Rezia Coirense ed il Ticino: Fr. Svizz. 1,50.

E' un ricco, elegante volume, tutto ispirato al più caldo sentimento di italianità e che illustra in brevi, succosi capitoletti, figure, fatti storici, problemi etnici e culturali, paesaggi, aspirazioni del Ticino e della Rezia coirense e ladina. Lettura interessante che gli italiani del Regno dovrebbero amare e diffondere.

PASTOR LUDOVICO. – *Storia dei Papi dalla fine del Medio Evo - Supplemento ai Volumi I e III secondo l'ultima edizione tedesca.* – A cura di Mons. Angelo Mercati. Roma, Desclée & C.i editori pontifici, 1931. L. 40 in Roma; L. 45 nel Regno.

La versione italiana dei volumi dell'opera monumentale del Pastor non ha per i primi volumi seguìto immediatamente la pubblicazione di quelli dell'originale tedesco, ma ne ha atteso le ristampe. Così la seconda edizione italiana dei volumi I e III venne condotta sulla quarta tedesca. Questo avveniva nel 1910 e 1912; ma dopo d'allora il Pastor, valendosi di tutta la letteratura che veniva comparendo sull'argomento, pubblicò ulteriori edizioni nel testo originale, che in molte parti avevano valore di rifacimento.

All'inferiorità delle edizioni italiane ripara col presente volume Mons. Mercati, che già tradusse i primi otto volumi; per esso, il lettore italiano si trova in possesso di tutti i cambiamenti, spesso sostanziali, che l'Autore introdusse nei due ricordati volumi. Quasi non vi è pagina che non abbia avuto modificazioni e aggiunte, quando non si tratti di cambiamenti di giudizio. Così è notevole che le frasi « Rinascimento pagano e cristiano » sono diventate *tendenze*. Interessante è quanto il Pastor ha modificato e aggiunto o ribadito nel suo giudizio intorno al Savonarola e in genere intorno alle grandi figure del tempo: Alessandro VI, Cesare Borgia, Giulio II. Notevole, come è facile intuire, è l'aggiunta della più recente bibliografia, ma particolarmente preziosa è l'appendice di quarantaquattro documenti della corrispondenza di Alessandro VI, del più vivo interesse, anche perchè, come si esprime il Pastor stesso, sono « così rese impossibili apologie del papa Borgia, quali si tentano nuovamente in Italia e Spagna ».

RICCI EUGENIA. – *Il padre Eusebio Chini.* – Pag. 182, con 16 illustraz. e una carta. Ed. « Alpes », Milano, 1930. Prezzo: L. 10.

Del padre Chini, nato in Val di Non nel 1645, apostolo della fede e della scienza, naturalista e civilizzatore, ebbe a parlare ampiamente la nostra consorella « Le Vie d'Italia e dell'America Latina ». Questo libro è, oltre che una diffusa narrazione della sua vita e della sua opera, una persuasiva rivendicazione della sua italianità così accanitamente discussa e contesa.

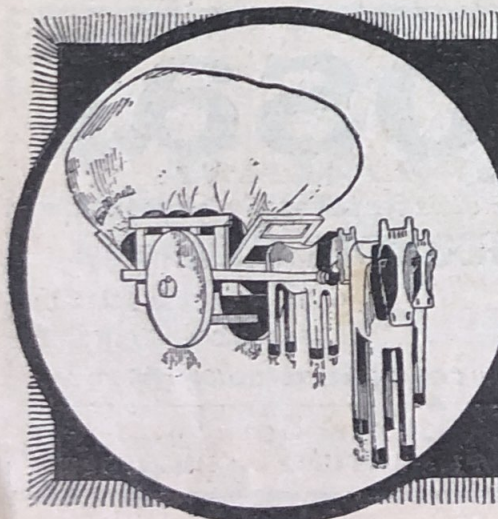
PICA AGNOL DOMENICO. – *La Chiesa di San Francesco in Rimini.* – Torino, Casa Editrice Italia Sacra, pag. 184, in 4°, ill.: L. 30.

La monografia sul celeberrimo Tempio Malatestiano occupa quasi per intero il XII fascicolo della Rivista mensile: « Italia Sacra - Le chiese d'Italia illustrate » ed è fra le più pregevoli di cui possa vantarsi l'elegante periodico. Anche a chi conosce per lunga consuetudine il superbo monumento in cui parve adunarsi ogni fioritura del Rinascimento e simboleggiarsi le incredibili fusioni del sacro e del profano, che caratterizzano quel secolo, il lavoro del Pica rivela nuovi aspetti e dice nuove parole di immortale bellezza. Il tempio è collocato degnamente nel suo quadro storico e i personaggi che si muovono in questo hanno vita e rilievo. Ottimo il materiale illustrativo e finissima la riproduzione grafica. G. B.

COMBI MARIA. – *Una carta topografica della Lombardia del sec. XVIII.* – Milano, Combi, 1930, in 8° grande, pag. 130, con tavole ed indici: L. 15.

Si tratta di una carta della Lombardia austriaca, abbracciante anche una discreta estensione di territorio degli Stati confinanti, costruita negli anni 1788-1796 sotto la direzione degli astronomi Angelo De Cesaris, Francesco Reggio, Barnaba Oriani, disegnata da G. Pinchelli ed incisa da Benedetto Bordiga. L'A., in seguito a ricerche compiute nell'Archivio di Stato di Milano, vi ha scoperto copie della stessa carta, i cui rami si conservano a Brera e un copioso carteggio che ne lumeggia le vicende. Lavoro condotto con diligenza e buon metodo.

ARIANO Ing. Dott. RAFFAELE. – *Strada e traffico.* – Pag. 260, illustr. Ed. Hoepli, Milano, 1931. Prezzo: L. 20.

Riassumendo in questo libro le lezioni tenute alla Scuola di Specializzazione in Ingegneria Stradale (Fondazione Puricelli) presso il R. Politecnico di Milano, l'A. ha reso un grande servigio agli studiosi dei problemi stradali. Essi possono trovarvi, infatti, raccolte e ordinate, tante cognizioni, relative ai mutui rapporti fra la strada e il veicolo, che a gran fatica gli specialisti debbono procurarsi con lo spoglio di una letteratura sparsa e non facilmente reperibile.

GAROLLO Dott. Prof. G. – *Piccola Enciclopedia Hoepli.* – II Ediz. completam. rinnovata 4 volumi rilegati in mezza pergamena di compless. 5370 pagine. Vol. I A-D 1913; Vol. II E-M 1917; Vol. III N-Z 1927, compilato, dopo la morte dell'A. da G. FUMAGALLI; Vol. IV *Supplemento A-Z*, 1930, a cura di P. NALLI e G. CASTELFRANCHI. Prezzo compless. dell'opera: L. 230. Il solo vol. IV (pag. VIII-631), L. 50.

Col IV volume di Supplemento, testè uscito, si conchiude la II edizione di quest'opera, che è, pur nella sua mole modesta, una inesauribile miniera di informazioni concise e precise. La revisione e l'aggiornamento furono condotti con ogni scrupolo.

Vademecum del turista a Ravenna. – Pag. 32, illustr. A cura del Comitato Provinciale per il Turismo, Ravenna, 1930-VIII. – Gratis.

Ravenna, la sublime taciturna ricca di memorie e di bellezze, ha nella Guida di Corrado Ricci la sua descrizione diligente e completa. Questo piccolo *vademecum* ha pretese ben più modeste, ma riesce utile al forestiero per le molte informazioni pratiche che fornisce.

GOLDSTEIN-BOLOCAN Dott. Ing. A. L. – *Fondazione di macchine.* – Calcolo di stabilità e dettagli costruttivi dei tipi usuali in cemento armato. Pag. 88, con 47 illustraz. Ed. «Il Cemento», Villaggio dei Giornalisti, 6, Milano, 1930. S. i. p.

LAMBERTINI D. L. – *Italia-Argentina.* – Guida degli Italiani al Plata. Pag. 48. Direz. Victoria 742, Escr. 5, Buenos Aires, 1930. Prezzo: Lit. 1,50; $ 0,20.

Codice della Strada. – Raccolta completa delle disposizioni di Polizia stradale e sulle Tasse degli Autoveicoli, con commento pratico e tavole illustrative del Cap. UMBERTO BALDI. – Pag. 124, illustr. Ed. L. Franceschini, Via della Spada, 3, Firenze 1930. Prezzo: L. 6.

TERÀN GIOVANNI B. – *La nascita dell'America Spagnuola.* – Traduz. e saggio introduttivo di GINO DORIA. Pag. 180. Ed. Gius. Laterza, Bari, 1931. Prezzo: L. 14.

Statistica dei Soci al 31 dicembre 1930-IX.

Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 31 dicembre 1930		N. 170 283
Soci annuali per il 1930 iscritti alla stessa data		» 50 244
Soci Vitalizi iscritti al 31 dicembre 1929	N. 138 788	
Soci Vitalizi iscritti dal 1° gennaio al 31 dicembre 1930	» 25 247	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 dicembre 1930	» 16 413	
		» 180 448
Totale Soci		N. 400 975

NB. — Le nostre previsioni erano ben fondate quando, nel fascicolo precedente, stampammo che al 31 dicembre 1930 i Soci del Touring avrebbero raggiunto il numero di 400.000. Lo hanno raggiunto e sorpassato, mentre a quest'ora si potrebbero aggiungere ad essi i Soci iscritti, sempre per il 1930, nella prima metà di gennaio, ultimo limite concesso a questa iscrizione retroattiva.

Vogliamo notare nella Statistica un'apparente contraddizione. Nello specchietto pubblicato nel fascicolo di gennaio i Soci che avevano *rinnovata* l'iscrizione per il 1930 apparivano in numero di 170.866; in questa si riducono a 170.283. Come mai questa diminuzione? Un errore di conteggio o di stampa? No, si tratta semplicemente di questo: è frequente il caso che nel corso dell'anno un Socio che ha già rinnovata l'iscrizione per il 1930 tramuti la sua qualità di Socio annuale in quella di Socio Vitalizio pagando la relativa quota e ottenendo solo un rimborso parziale di quella versata precedentemente. E' naturale che in questo caso, se il Socio figura amministrativamente due volte nei nostri registri, ai fini della statistica non possa figurare che una sola. — Egli viene quindi tolto dalla categoria dei Soci annuali. E però, quando, sul finire dell'anno il numero di questi tramutamenti supera il numero dei contemporanei rinnovi, il dato relativo ai Soci annuali che hanno rinnovata l'associazione, deve essere diminuito anzi che aumentato.

Abbiamo voluto spiegare l'apparente anomalia, anche per rendere più certi i Soci che la nostra Statistica è compilata coi più rigorosi criteri.

Condirettore responsabile: Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano (105), Corso Italia, 10.

Stampa: Testo: Arti Grafiche G. Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.
Notizie ed Echi - Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

«GUSTAVO MODIANO» - MILANO   Prezzo L. 1,80